Abo-Service: 70138 Stuttgart; Postvertriebsstück; Entgelt bez. ZKZ 09114

MOTOR SPORT aktuell

NR. 48 / 09. NOVEMBER 2022

MotoGP: Rins siegt, Bagnaia Meister

Ducati beendet Durststrecke

Moto2-WM in Valencia

Fernández holt Titel mit Platz 2

Moto3-WM in Valencia

Meister Guevara siegt im Zielsprint

Deutschland € 2,70
A € 3,00 · CH sfr 4,30
IT € 3,80 · B, NL, LUX € 3,20
4 190525 902708 48



NASCAR: Finale in Phoenix

Logano-Gala mit Pole, Sieg und Titel



Formel-1-Interview: Lewis Hamilton

Was lief dieses Jahr bei Mercedes schief?



Nürburgring Langstrecken-Serie

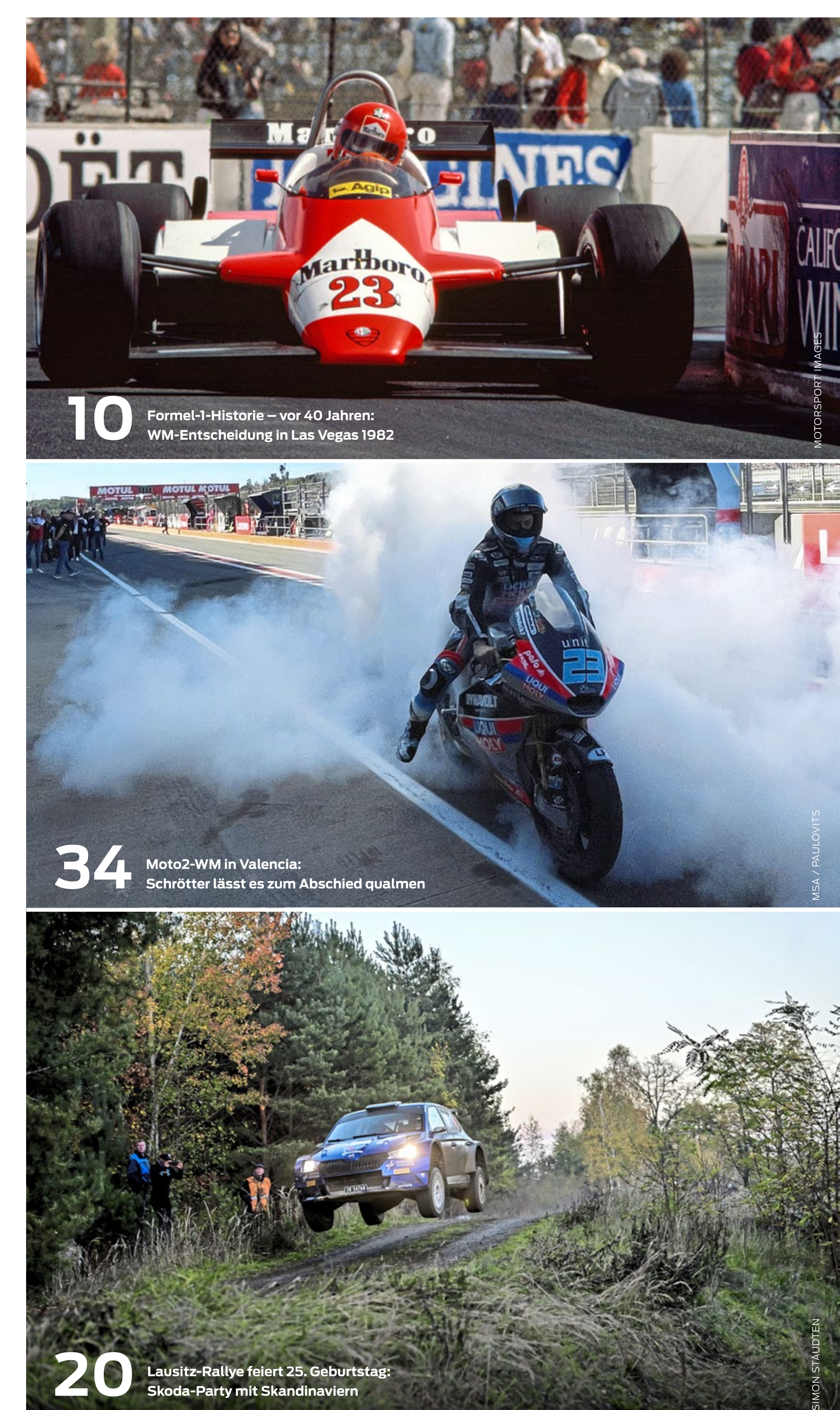
Phoenix-Audi darf schon wieder jubeln

Inhalt

Automobil:

Motorrad:

Leserservice:



MOTORSPORT IMAGES

MSA / PAULOVITS

SIMON STAUDTEN

Editorial

Der Motorsport, wie wir ihn kennen, lebt vom Verbrennungsmotor. Die EU will den Verbrenner ab 2035 verbieten. Dieser Plan wird so nicht aufgehen.

Die Motorsport-Saison 2022 liegt in den letzten Zügen, und wir dürfen nach drei Jahren Corona-Pandemie mit Freude zur Kenntnis nehmen, dass Totgesagte länger leben. Was hat man uns nicht alles prophezeit: Die Hersteller würden wegen der Transformation auf der Straße dem Motorsport den Rücken zukehren. Die Fans würden nach Corona nicht mehr in die Rennsportstadien zurückkehren. Die Politik wird dem Sport den Hahn zudrehen. Motorsport auf zwei und vier Rädern sei dem Tod geweiht.

Im Jahr eins nach Corona fällt die Bilanz völlig anders aus: Die WM-Topklassen auf zwei und vier Rädern erfreuen sich bester Gesundheit, was besonders wichtig ist, weil sie den Sport global repräsentieren. Formel 1 und MotoGP sind weit von einem Abwärtstrend entfernt. Schaut man sich die Zuschauerzahlen der großen Highlight-Events in Deutschland an, muss man sich auch keine Sorgen machen: Zuschauerrekord beim 24h-Rennen am Nürburgring, Zuschauerrekord beim MotoGP-Lauf am Sachsenring. Der Oberbau des Motorsports ist offenbar intakt.

Der Unterbau funktioniert auch: Die meisten Langstreckenrennen dies- und jenseits des Atlantiks können sich vor Teilnehmern und Zuschauern kaum retten. Mit den neuen Topklassen Hypercars (WEC) und LMDh (IMSA) sowie der Neuausrichtung im GT-Sport, wo spätestens ab 2024 die GT3-Klasse zur Einheitsformel wird, sind die Pflöcke für die Zukunft eingeschlagen: bis zu zehn Hersteller bei den Prototypen, bis zu 16 Marken im GT3-Sport. Okay, der echte Breitensport tut sich nach Corona am schwersten, was aber mehr mit Rezession und Inflation zu tun hat als mit einem nachlassenden Interesse.

Alle funktionierenden Motorsport-Plattformen eint der Umstand, dass der Verbrennungsmotor die zentrale Rolle spielt, sei es als Solist oder im Verbund mit Hybrid. Die Europäische Union hat letzte Woche das (vorläufige) Verbrenner-Aus für die Straße ab 2035 beschlossen, übrigens gegen den Widerstand der meisten Hersteller. Und gegen den Widerstand der meisten Kunden: Laut Umfragen beschäftigen sich nur 25 Prozent aller Neuwagenkunden mit dem Kauf eines Elektro-Autos. Die Politik will den Markt mit Gewalt drehen, über regulatorische Eingriffe. Müssen sich Rennsport-Fans trotz der aktuell erfreulichen Lage Sorgen um die Zukunft machen? Ich sage: Nein, denn die Realität wird sich durchsetzen.

Die Elektrifizierung wird kein globales Erfolgsmodell werden, denn sie ist teuer und schafft neue Abhängigkeiten. Weder in China noch in den USA gibt es ein Datum für das Ende von Verbrennungsmotoren, das spricht Bände. Wenn sich Hersteller ausschließlich auf Batterien konzentrieren, werden sie global keine Rolle spielen. Am Ende werden wir deshalb bei einem Kompromiss landen – und davon wird der Motorsport nachhaltig profitieren.



Marcus Schurig
Redakteur





WINTER-RECHERCHE BEI DER NLS
Beim NLS-Finale Anfang November waren für MSa-Reporterin Bianca Leppert Winterjacke und Mütze in der Eifel angesagt. Sie recherchierte hinter den Kulissen, wie es um die NLS steht, die aktuell mit Teilnehmerschwund zu kämpfen hat.



ALTE LIEBE
1996 gab Markus Stier in der Lausitz im Micra-Cup sein Debüt als Rallyefahrer. An der Tastatur ist unser Rallye-Reporter deutlich konkurrenzfähiger als am Steuer, 2022 nahm er den Schotter-Cup unter die Lupe.



FINALE MIT ABSCHIED
In Valencia konnte MSa-Reporter Imre Paulovits noch einmal beim Suzuki-Werksteam vorbeischauen, die sich nun aus der MotoGP verabschieden werden. Da wurden viele Erinnerungen wach.



41 ADAC Supercross in Stuttgart: Franzosen feiern beim Comeback

HORN



WILHELM

Warten auf den ersten Saisonsieg: Hamilton stand 2022 acht Mal auf dem Podium

WILHELM

„Das A

Lewis Hamilton spricht mit uns darüber, wie er die WM-Niederlage 2021 verdaut hat, wie er die Probleme mit dem aktuellen Mercedes erlebt, und er verrät, dass er noch viele Jahre in der Formel 1 bleiben will.

Von: **Michael Schmidt**

Wie nah waren Sie nach dem Finale 2021 in Abu Dhabi am Rücktritt?
Es fühlt sich an, als wäre es schon Jahre her. Es war herzzerreißend oder niederschmetternd, egal wie Sie es nennen wollen. Habe ich je an Rücktritt gedacht? Ich bin keiner, der so leicht aufgibt.

Aber was ging Ihnen durch den Kopf?
Was wirklich hart zu akzeptieren war ist, dass der Sport so etwas erlaubt hat. Du bist in diesem Sport von so vielen Leuten abhängig. Und du darfst erwarten, dass der Job von allen richtig erledigt wird. Wenn der Ausgang einer Weltmeisterschaft, für die so viele Leute so hart gearbeitet haben, von einer falschen Entscheidung eines Einzelnen abhängt, ist das schwer zu ertragen. Das war wahrscheinlich das, was mich am meisten aufgeregt hat. Du kannst eine Weltmeisterschaft verlieren weil du selbst oder das Team Fehler gemacht hat, aber nicht so.

Wenn Sie das Urteil zu Red Bull in der Kostendeckel-Affäre nachträglich zum Weltmeister gemacht hätte, wären Sie damit glücklich geworden?
Nein. Der Schaden ist angerichtet. Ich weiß für mich, was wir als Team geleistet haben und wie wir es geschafft haben. Wir haben alles gegeben und es auf die richtige Weise getan, und darauf bin ich stolz.

Denken Sie, wie Toto Wolff, immer noch daran?
Nein, das ist abgehakt. Ich weigere mich in der Vergangenheit zu leben. 2007 habe ich als Neuling diese Erfahrung gemacht. Das hat mir damals schlaflose Nächte be-

uto ist eine Wundertüte“

reitet und mich negativ aufgeladen. Wenn du das zulässt, gehst du rückwärts. Ich schaue nur nach vorne, egal was in der Vergangenheit passiert ist.

Wie schwer war es dann zu verdauen, dass Sie dieses Jahr nicht das beste Auto haben?
Im Februar waren wir alle heiß und optimistisch. Die Ingenieure haben uns erzählt, dass wir ein unglaublich schnelles Auto haben würden. Das hat uns alle elektrisiert und im Winter noch länger und härter arbeiten lassen. Und dann stellen wir plötzlich fest, dass dieses verdammte Ding nicht funktioniert und wir dieses Bouncing haben. Das war für alle eine bittere Pille. Wir sind dann durch einen Prozess gegangen, erst einmal mit dieser Situation klarzukommen. Überraschenderweise hat uns das als Team noch enger zusammengeschweißt und stärker gemacht.

Ab wann wussten Sie: Dieses Auto wird kein Siegerauto?
Den ersten Verdacht hatte ich, als ich das Auto zum ersten Mal gefahren bin. Wir haben gehofft, die Probleme bis zum ersten Rennen zu lösen. Es ist immer schwer abzuschätzen, wie lange es dauert, bis so ein Problem aus der Welt geschafft ist. Dazu kam ein Problem, das wir noch nie hatten. Keiner hat gedacht, dass es so lange dauert, bis wir die Gründe verstanden haben, die das Bouncing auslösen. Die Ingenieure mussten erst neue Werkzeuge schaffen, um es zu verstehen. Du lebst in dieser Zeit in ständiger Hoffnung. Es kommt das erste Upgrade, und es funktioniert nicht. Dann das nächste, und es funktioniert auch nicht. Wir sahen Fortschritte im Windkanal, aber nicht auf der Rennstrecke. Jedes Mal bekamen wir wieder einen Schlag ins Gesicht. Aber was dich nicht umbringt, macht dich stärker. Es wird nicht einfach sein, das Auto nächstes Jahr in ein Siegerauto zu verwandeln, aber wir haben jetzt ein viel besseres Verständnis dafür, warum dieses Auto so ist, wie es ist.

Durch welche Phasen der Entwicklung ist dieses Auto gegangen?
Das Auto hat viele Schwachstellen. Bouncing war die dominanteste und sichtbarste. Aber wir haben auch Probleme mit der Charakteristik der Aerodynamik und mit der Steifigkeit des Autos. Steif bis zu einem Punkt, an dem die Aufhängung praktisch nicht mehr arbeitet, weil sie härter federt als die Reifen. Dann beginnen sich die Reifen zu verformen, und du bekommst Bouncing über das Walken der Reifen. Dazu unsere aerodynamischen Defizite. Der hohe Luftwiderstand ist ein großes Problem für uns. Wenn du bremst und das Auto vorne eintaucht und hinten hochkommt, verschiebt sich der Abtrieb. Das Gleiche beim Beschleunigen. Das fühlt sich in langsamen und schnellen Kurven auch noch verschieden an. Weil es so viele Probleme gab, habe ich wahrscheinlich jedes Setup probiert, das man sich ausdenken kann. Es ging nicht darum, das bestmögliche Resultat zu erzielen. Es ging darum die Probleme zu lösen. Deshalb habe ich viele Wochenenden geopfert, Daten und Informationen zu sammeln, um der Fabrik ein besseres Verständnis zu geben, was uns aufhält.

> „Es kommt ein Upgrade, und es funktioniert nicht. Dann das nächste – und wieder nichts. Fortschritte sahen wir nur im Windkanal.“
>
> Lewis Hamilton

Kann man da seine eigene Leistung noch einschätzen?
Sehr schwer. Ich meine, da ist auch noch der Kostendeckel, auf den du Rücksicht nehmen musst. Anfangs waren unsere Unterböden ständig beschädigt. Je mehr Schäden, um so höher die Kosten. Das schränkt dich mehr und mehr ein. Du willst die Entwicklungsarbeit erhöhen, musst sie aber runterfahren. Ich habe alles versucht, den Ingenieuren unser Auto so gut wie möglich zu beschreiben. Du versuchst beim Fahren, so nah wie möglich an den Punkt heranzukommen, an dem dich das Auto nicht überrascht. Wenn du nur ein bisschen drüber bist, kommt das Heck, und du fängst das Auto nie mehr ein. Dieses Auto ist eine Wundertüte, das unberechenbarste, das ich je gefahren bin.

Ihr Teamkollege George Russell ist so nah an Ihnen dran wie zuletzt Fernando Alonso. Wie erleben Sie das?
George macht einen großartigen Job. Ich habe damit kein Problem. Es gibt keinerlei Probleme zwischen uns. George und sein Team haben nicht so viel mit dem Auto experimentiert wie wir. Das ist normal. Ich bin länger dabei und weiß seit zehn Jahren, wie die Leute ticken und wie man sich mit ihnen austauschen muss. Andrew Shovlin (Chefingenieur) und ich können über Dinge streiten, konstruktiv streiten. George ist neu im Team und er erledigt seinen Job so gut er kann. Er probiert beim Setup viel weniger aus. Ich versuche dies und das, nehme mal einen anderen Flügel und versuche herauszufinden, ob es hilft. Wenn wir nächstes Jahr hoffentlich ein besseres Auto haben, dann können wir uns wieder darauf konzentrieren das meiste aus dem Auto herauszuholen. Dann wird es ein ehrlicheres Duell. Wenn er in diesem Jahr in der Weltmeisterschaft vor mir landet, macht mir das nichts aus. Wir fahren um fünfte und sechste Plätze. Es wäre eine andere Geschichte, wenn es um Platz 1 und 2 ginge.

Gibt es Rücktrittsgedanken?
Es ist wieder die Zeit gekommen, in der du dir Gedanken machst, wie es weitergehen soll. Du analysierst das abgelaufene Jahr und versuchst dir vorzustellen, wie die nächsten drei oder fünf Jahre aussehen könnten. Wo sehe ich mich? Was will ich tun? Was sind meine Ziele? Ich bin außerhalb des Sports in viele Geschäfte mit guten Erfolgschancen eingestiegen. Aber ich will weiter Rennen fahren. Ich liebe das, was ich tue. Ich mache das schon 30 Jahre und hatte nie das Gefühl, dass ich aufhören sollte. Ich will es noch besser machen. Ich plane deshalb, noch länger dabei zu sein.

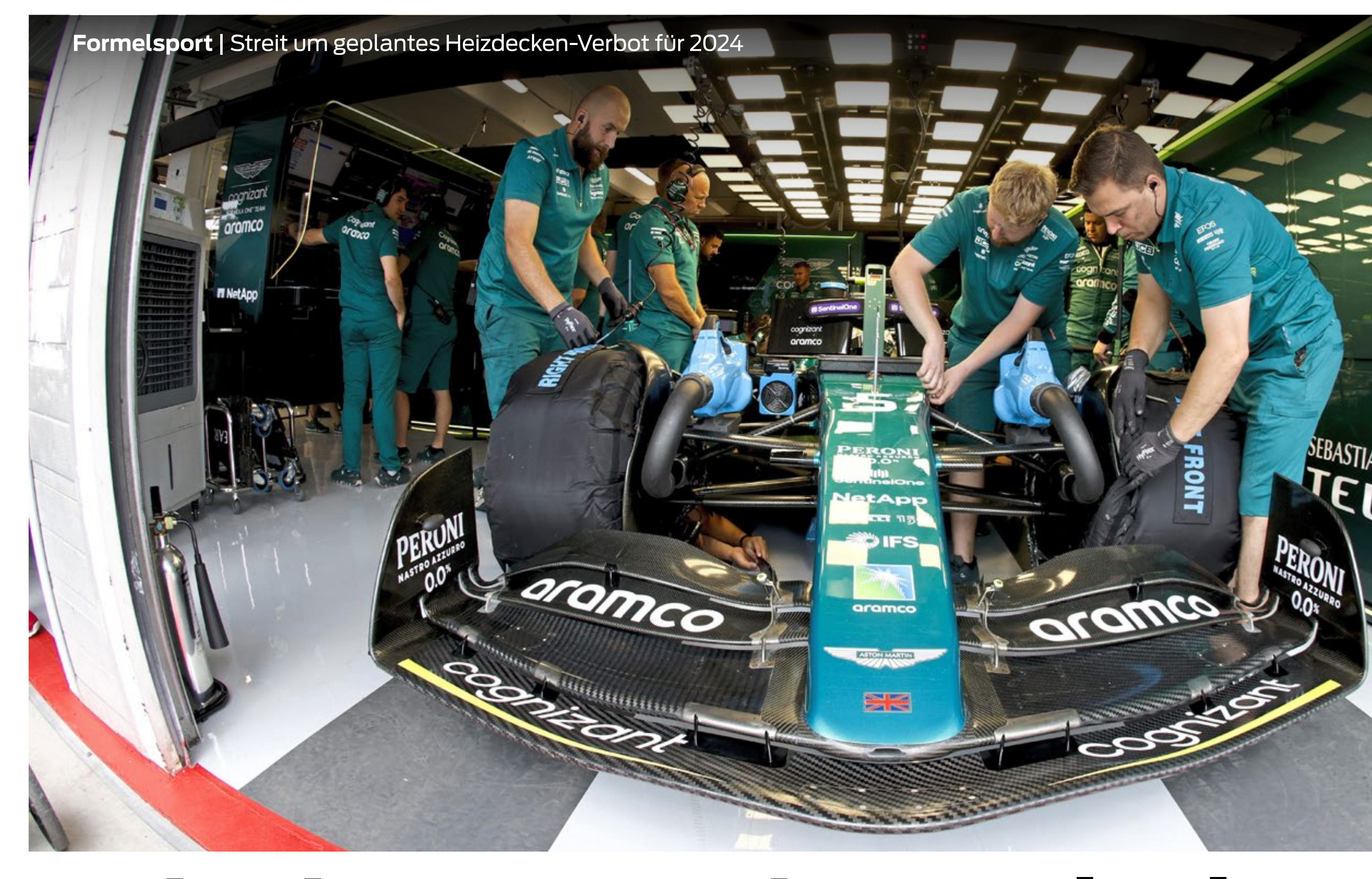
Sebastian Vettel tritt Ende des Jahres zurück. Ist das für Sie ein Anlass, auch darüber nachzudenken?
Ich treffe meine Entscheidungen nicht danach, was andere tun. Ich bewundere Sebs Entscheidung. Aber er ist in einer anderen Situation als ich. Er hat Kinder. Ich habe keine Familie und bin deshalb immer noch zu 100 Prozent engagiert. Ich kann mir vorstellen, dass das mit einer Familie schwieriger ist, weil du so viel opfern musst von dem, was dir wichtig ist. Seb und ich befinden uns einfach auf einem anderen Lebensweg. Werde ich noch fahren, wenn ich älter als 40 Jahre bin? Vielleicht. Mercedes und ich werden auf jeden Fall den Vertrag verlängern. Wir werden uns in den nächsten zwei Monaten zusammensetzen. Ich bin jetzt bei Mercedes, seit ich 13 Jahre alt bin. Das ist meine Familie. Wir sind durch dick und dünn gegangen. Sie sind mir treu geblieben, als ich von der Schule verwiesen wurde. Sie haben zu mir gehalten, wenn ich Fehler gemacht habe. Sie waren da bei allen Höhen und Tiefen. Ich glaube an diese Marke und die Leute, die bei uns arbeiten. Ich will ihnen deshalb der beste Teamkollege sein, den es gibt.

Sie haben die Aussicht auf Erfolg, während Ihr alter Teamkollege Alonso einfach nur weiterfährt, weil er das liebt, was er tut.
Wir sind sehr unterschiedliche Persönlichkeiten mit unterschiedlichen Werten. Ich bewundere Fernando für seine Hartnäckigkeit, denn es verlangt viel von dir, zurückzukommen. Aber er hat sein Leben danach noch nicht organisiert. Ich schon. Ich könnte heute aufhören und hätte viele andere Dinge, die mich voll beschäftigen. Ich bleibe, weil ich es liebe, in diesem Team zu arbeiten. Sie müssen es schon noch ein bisschen mit mir aushalten. ■



Lewis Hamilton

Geburtstag: 7.1.1985
Geburtsort: Stevenage
Herkunftsland: England



Hitziger Streit um kalte

Eigentlich wollte die Formel 1 im Jahr 2024 komplett auf Heizdecken verzichten. Doch nach den ersten Tests mit reduzierten Temperaturen regt sich Widerstand bei den Fahrern.

Von: **Tobias Grüner**

Die Formel 1 ist die einzige große Rennserie weltweit, in der aktuell noch Heizdecken zum Einsatz kommen. Doch mit dem künstlichen Vortemperieren der Gummis soll es schon 2024 vorbei sein. Es hilft nicht gerade den ambitionierten Klimazielen der Königsklasse, wenn die wärmenden Hüllen über längere Zeit an der Steckdose nuckeln. Außerdem würden sich die Teams das teure Equipment gerne sparen. Eine dreiviertel Million Euro muss für einen Komplettsatz inklusive Steuergeräte investiert werden.

Die Heizdecken sollen aber nicht auf einen Schlag abgeschafft werden. Zusammen mit den Teams und Lieferant Pirelli hat sich die FIA auf ein Stufensystem geeinigt. Schon in der Saison 2021 wurde die maximale Temperatur der Reifenwärmer auf nur noch 100°C vorne und 80°C hinten gesenkt. Dieses Jahr sind sogar nur noch 70°C für alle vier Slicks erlaubt. Pirelli-Sportchef Mario Isola erklärt, warum man sich für die Strategie der kleinen Schritte entschieden hat: „Wenn man irgendwann ohne Heizdecken fahren will, muss man einen komplett neuen Reifen konstruieren. Die Autos in der Formel 1 sind so schnell und generieren so große Kräfte, dass die Drücke während der Fahrt um zehn bis zwölf PSI ansteigen. Damit ändert sich das komplette Profil und die Auflagefläche des Reifens.“

Kritik nach Austin-Test

Von der Formel 2, wo Heizdecken schon lange kein Thema mehr sind, kann Pirelli nicht viel lernen. In der Nachwuchsklasse sind die Gummis beim Verlassen der Box mit einem Druck zwischen 13 PSI und 15 PSI aufgepumpt. Im Laufe eines Stints stabilisiert er sich dann bei Werten knapp über 20 PSI. Weil die Autos in der zweiten Liga geringere Kräfte aufbauen, ist dieser Druck-Unterschied laut den Reifen-Spezialisten akzeptabel. Das gilt aber nicht für die Königsklasse. „Der Anstieg des Drucks wäre doppelt so hoch wie in der Formel 2“, rechnet Isola vor. „Wegen der höheren Last können wir nicht einfach mit 15 PSI beginnen. Sonst müssten es die Piloten zu Beginn eines Stints ruhig angehen lassen und die Reifentemperatur langsam erhöhen. Das funktioniert in einem Rennen natürlich nicht. Wir müssen deshalb schon bei 20 oder 21 PSI starten. Der Druck klettert dann schnell auf über 30 PSI.“

Auf dem Weg zur kompletten Abschaffung der Heizdecken in der Saison 2024 sieht der Marschplan für nächstes Jahr eine weitere Reduzierung auf 50°C vor. So soll das Risiko minimiert werden, dass am Ende die Show leidet.

Doch ganz so einfach scheint sich das Vorhaben nicht in die Tat umsetzen zu lassen. Im zweiten Training in Austin durften die Piloten erstmals Prototypen-Reifen für 2023 testen, bei denen die Heizdecken schon auf die reduzierten Werte eingestellt waren. Und prompt hagelte es mächtig Kritik. Im Drivers Briefing machten die Piloten ihrem Ärger auch gegenüber den FIA-Verantwortlichen Luft. Es wurde vor gefährlichen Situationen und möglichen Unfällen gewarnt. Ein Pilot befürchtete sogar eine Wiederholung des Zanardi-Crashs von 2001. Der Italiener hatte sich beim Verlassen der Box am Lausitzring gedreht und war dann von einem Konkurrenten getroffen worden. Dabei verlor Zanardi beide Beine.

„Der erste Test hat keinen Spaß gemacht“, klagte zum Beispiel Max Verstappen. „Ich hatte null Grip und bin schon in der Boxengasse beinahe abgeflogen. Ich verstehe nicht, warum wir die Heizdecken, die wir sowieso schon haben, nicht maximal nutzen. Wir müssen ja keine neuen



Der Plan der F1-Bosse sah eigentlich vor, die Heizdecken in der Saison 2024 abzuschaffen. Doch nun rebellieren die Fahrer

WILHELM

Reifen

mehr kaufen." Auf die Frage, warum die Probleme mit kalten Reifen in der Formel 1 größer sind als in anderen Serien, hatte der Holländer eine einfache Antwort parat: „Ich bin ja privat viel mit GT-Autos auf Rennstrecken unterwegs – ohne Reifenwärmer. Diese Autos verzeihen viel mehr. Da ist das leichter zu kontrollieren. Die Autos in der Formel 1 haben so viel Power. Und sie sind relativ schwer. Wenn man nur ein bisschen zu viel aufs Gas geht, kann das in einem großen Crash enden."

Test mit neuen Heiz-Regeln

Auch Kevin Magnussen hat in seiner IMSA-Zeit Erfahrung ohne Heizdecken gesammelt. Der Däne führt noch einen weiteren Aspekt an: „Formel-1-Autos generieren viel aerodynamischen Abtrieb. Da müssen die Seitenwände der Reifen sehr steif und stabil sein. Wenn es dann noch kalt ist, dann werden die richtig hart. Bei den Sportwagen funktionieren die Reifen auch bei niedrigeren Temperaturen. Sie heizen sich relativ schnell auf. Ich hatte im letzten Jahr nie Probleme."

Um eine große Driftshow beim zweiten Test der 2023er Reifen in Mexiko zu vermeiden, ließ Pirelli die Heizdecken wieder auf 70°C hochdrehen – allerdings nur für zwei Stunden statt der üblichen drei. „Wir haben festgestellt, dass eine Verkürzung der Heizdauer mehr Strom spart als eine Reduzierung der Temperatur", rechtfertigte Isola den Schritt. Der Trick funktionierte. Die Kritik der Fahrer hielt sich in Grenzen. Gut möglich, dass die neuen Heizdecken-Regeln auch 2023 zur Anwendung kommen. Beim Test in Abu Dhabi nach dem Finale dürfen die Fahrer erstmals das fertige Produkt mit den endgültigen Werten fürs Vorwärmen ausprobieren.

Unklar ist noch, ob das Komplettverbot der Heizdecken wirklich wie geplant 2024 kommt. Unter den Teams regt sich Widerstand. Viele trauen Pirelli nicht zu, einen Formel-1-Reifen zu bauen, der auch bei niedrigen Temperaturen funktioniert. Die Ingenieure befürchten extrem hohe Startdrücke, was sich negativ auf den Grip und damit auch auf die Show auswirkt. Die Fahrer laufen ebenfalls Sturm gegen die Pläne. Für Verstappen zählt vor allem der Sicherheitsaspekt: „Ich kann jetzt schon sagen, dass es jede Menge Unfälle geben wird. Ein Verbot hätte auch einen großen Einfluss auf den Verschleiß. Wenn die Reifen am Anfang kalt sind, dann rutscht man viel mehr herum. Wir müssen hier eine andere Lösung finden. Da sind sich alle Fahrer einig."

Pirelli will die Abschaffung der Heizdecken nicht mit aller Macht durchdrücken. Isola deutete bereits an, dass Pirelli in der Angelegenheit flexibel sei und man das Vorhaben auch noch verschieben könne. Allerdings müsse der Alleinausrüster rechtzeitig Bescheid wissen, bevor man mit der Entwicklung spezieller Reifentypen beginnt. Das Testprogramm muss frühzeitig auf die extremen Anforderungen abgestimmt werden. Ein Teil der Probeläufe findet auf den Prüfständen in Mailand statt. Sie können die Praxistests auf der Rennstrecke aber nicht ganz ersetzen.

„Wir brauchen dafür Autos der aktuellen Generation, und wir müssen auf verschiedene Strecken gehen, wo die Reifen unterschiedlich belastet werden", fordert Isola. Für die Reifen-Ingenieure sei es zudem wichtig, dass sich alle Teams an der Entwicklung beteiligen: „Die schnellen Autos nehmen die Reifen härter ran. Wir müssen dafür sorgen, dass der Aufwärmprozess auch mit den langsameren Autos gut funktioniert. Und dass die Reifen bei den schnellen Teams nicht überhitzen. Da gilt es einen guten Kompromiss zu finden, damit unser Produkt bei allen zehn Autos, allen 20 Fahrern und auf allen Strecken funktioniert. Das wird nicht so einfach." ■



MOTORSPORT IMAGES

Die 2023er Reifen werden mit den neuen Heiz-Werten in Abu Dhabi getestet



XPB

Nach dem Test der unmarkierten Prototypen-Reifen in Austin gab es Kritik



MOTORSPORT IMAGES

Pirelli-Sportchef Mario Isola besteht nicht auf das Heizdecken-Verbot 2024

Selbstdarsteller am Kommandostand



Würde es Netflix nicht schon geben, die Formel 1 könnte es glatt erfinden. Denn die Besetzungsliste steht längst, Hauptdarsteller gibt es gleich zehnfach: Willkommen bei Chef-flix – der Plattform für das besondere Schauspiel der Rennstall-Bosse.

Von: **Elmar Brümmer**

Der Finanz-Krimi um die Rechenspiele bei Red Bull Racing war ein perfektes Bühnenschauspiel. Christian Horners Rechtfertigungen, Angriffe und schließlich sein Wunsch nach Entschuldigung (der anderen) beurteilte McLaren-Teamchef Andreas Seidl schlicht als „weitere Märchenstunde". Toto Wolff von Mercedes, der die eigentliche Hauptrolle in der Formel 1 spielt, zeigte drastisch, was er von der Darbietung seines Erzrivalen hielt: „Ich musste mir fast eine Träne rausdrücken …" Wolff versteht sich ähnlich wie Horner auf die richtige Dramaturgie zur rechten Zeit: Mal Sonnyboy, mal gnadenloser Manager – aber immer mit einer Portion österreichischem Charme.

Was die Teamchefs sich gerade um die Ohren hauen, ist ganz nach dem Geschmack eines Fernsehvollprofis. In Austin saß auch Burke Magnus auf dem Podium. Der Chef des Sportsenders ESPN hatte gerade den Fernsehvertrag für Nordamerika um drei Jahre verlängert. Angst, dass die Schimpftiraden dem Produkt Formel 1 schaden können, hat der Manager keine. Ganz im Gegenteil: „Das Erfolgsrezept für Fernsehsportarten sind immer ein harter Wettbewerb und ein bisschen Drama, aus dem sich eine Kontroverse entwickelt."

Alpine gegen McLaren und Piastri gegen Ricciardo, das war in der Tat ein kontroverses Schauspiel, das die Theaterpause im Sommer prima überbrückt hat. Andreas Seidl in der Rolle des sehr korrekten, aber auch sehr gewieften Taktikers, der Zweifel an der Seriosität weglächelt oder in leisen Tönen, mal bayrisch, mal britisch, wegdiskutiert. Otmar Szafnauer, die perfekte Besetzung für die Vaterfigur im Teamchef-Ensemble, kann eine Menge Tiefschläge wegstecken und selbst aus der Verzweiflung heraus immer noch irgendeinen Weg für einen humorvollen Ansatz finden.

> „Das Erfolgsrezept für Fernsehsportarten besteht immer aus einem harten Wettbewerb und ein bisschen Drama, woraus sich dann eine Kontroverse entwickelt."
>
> Burke Magnus, ESPN

Überhaupt bekommt der Zuschauer den Eindruck, dass die als so brutal geltende Formel 1 manchmal ein Land des Lächelns ist, wobei die Echtheit so schwierig zu überprüfen ist wie in einer Schönheitsklinik. Jost Capito hat es zu festen Auftrittszeiten beim Fernsehsender Sky gebracht, niemand gluckst so schön wie der deutsche Williams-Statthalter, und keiner wirbt so offensiv beim Publikum um Sympathien.

Die größten Gegensätze bilden die beiden Ferrari-Kunden, Günther Steiner von Haas und Frédéric Vasseur bei Alfa. Steiner ist eine Kultfigur, die bei den meisten Fans gefragter ist als ihre Fahrer, und er nutzt das auch weidlich. Der Südtiroler gibt den Hardliner, und wenn er sich mal nicht aufregt (soll tatsächlich vorkommen!), dann ist er seinem Image trotzdem einen Spruch schuldig. So wird aus jedem Haas-Drama immer auch eine Komödie. Vasseur hingegen verkörpert zwar den lebensfrohen Franzosen, aber er sagt selten etwas, was nicht schon alle wissen. Und wenn er nichts sagen will, lächelt er. Tatsächlich wäre er wohl die perfekte Besetzung für einen Spion. Aber vom ernsten Fach zu sein, kann ja nix schaden, wenn er es bald mit der deutschen Konzernbürokratie zu tun bekommt.

Schon sind wir bei den beiden vielleicht geradlinigsten Typen angekommen, die im Fahrerlager auftreten, Franz Tost und Mike Krack. Bei beiden ist schon aus der Sprache herauszuhören, dass sie von den üblichen Eitelkeiten der Branche wenig halten, ihnen geht es nur um Leistung. Ihnen ist der Regisseurstuhl hinter der Boxenmauer lieber als der eigene Auftritt vorne an der Rampe.

Bleibt noch einer, der von Haus aus den Leidenschaftlichen geben muss, weil Ferrari eben nicht nur Motorsport ist, sondern häufig auch Intrige oder Operette: Mattia Binotto, von der Requisite mit einer Harry-Potter-Brille ausgestattet, ist ein Meister des Sprechtheaters, geübt darin, aus wenig überzeugenden Darbietungen seiner Fahrer aus dem Stegreif trotzdem einen Dialog zu zaubern, der auch eines Siegers würdig wäre.

Fortsetzung folgt auf der großen Bühne Formel 1. Rollenwechsel und Umbesetzungen sind jederzeit möglich. ■

RETURN TO SENDER

F1-Teamchefs als Selbstdarsteller

Zu viel Schauspiel abseits der Rennstrecke? Der Autor freut sich über Ihre Meinung. Schreiben Sie uns eine E-Mail an: msa-lesertribuene@motorpresse.de



WILHELM

In der Formel 1 geht es nicht nur ernst zur Sache. Einige Teamchefs verstehen sich gut in Sachen Selbstvermarktung

Formel 1

Forghieri gestorben

Der legendäre Ferrari-Konstrukteur Mauro Forghieri ist am 2. November im Alter von 87 Jahren gestorben. Er war für mehr als 20 Jahre maßgeblich an der Entwicklung der Scuderia-Rennwagen beteiligt.

Von: **Tobias Grüner**

Heute gibt es Spezialisten für jedes Bauteil. Früher waren noch echte Allrounder gefragt. Mauro Forghieri war so ein Genie, das ein komplettes Auto in einem Guss entwerfen konnte. 1960 begann der Ingenieur seine Ferrari-Laufbahn mit einem Praktikum in der Motorenabteilung. 1962 wurde er im Alter von nur 27 Jahren von Enzo Ferrari in eine leitende Position gehoben. Unter Technik-Chef Forghieri feierte die Scuderia Mitte der 70er vier Titel in fünf Jahren. Nach zwei weiteren Meister-Autos 1982 und 1983 verließ den Italiener irgendwann das Technik-Glück und er wurde vom F1-Projekt abgezogen. 1987 wagte er mit dem V12-Lamborghini-Motor einen letzten – wenig erfolgreichen – Anlauf in der Formel 1.

„Er war einer der erstaunlichsten Menschen, die hier je gearbeitet haben", würdigte Mattia Binotto den verstorbenen Forghieri. „Mit seinen revolutionären Ideen, seinem charismatischen Wesen und seinen Fähigkeiten als Motivator hat er eine wichtige Rolle in einer der bedeutendsten Epochen für Ferrari gespielt." ■



XPB

Mauro Forghieri (r.) mit dem 1979er-Ferrari-Meister-Piloten Jody Scheckter

Formel E

Gen3-Auto von Porsche

Rund zwei Monate vor dem Auftakt der neunten Formel-E-Saison hat Porsche seinen neuen Elektro-Hoffnungsträger vorgestellt. Mit der dritten Fahrzeug-Generation macht die gesamte Serie einen gewaltigen Sprung.

Von: **Philipp Körner**

Hundert Kilowatt zusätzliche Leistung, eine Energierückgewinnung von bis zu 600 kW und eine „Ultra-Highspeed-Ladefähigkeit", die kommerziell bekannte Lösungen um Längen überbieten soll: Mit der dritten Auto-Generation wagt die Formel E ihre bislang größte technische Revolution. Während das Chassis und Einheitsbauteile wie die Batterie für alle gleich sind, können die Hersteller mit einem selbst entwickelten 350 kW (476 PS) starken Antrieb und dem damit verbundenen Hinterwagen-Konzept den Unterschied machen. Im italienischen Franciacorta hat Porsche am Montag (7.11) seine Variante des Elektro-Renners präsentiert.

Mit dem Porsche 99X Electric Gen3, den auch das Kundenteam Andretti Autosport einsetzen wird, wollen die Weissacher an den Sieg in Mexiko anschließen. Neuzugang und Lotterer-Nachfolger António Félix da Costa erklärt: „Porsche ist eine Marke, die für Siege steht. Diese wollen wir mit dem neuen Fahrzeug so schnell wie möglich liefern." Obwohl selbiges bei den Tests feldübergreifend nicht rund lief, zeigt sich Kollege Pascal Wehrlein zuversichtlich: „Bei den Testfahrten mit unserem neuen Auto, bei dem ich von Anfang an ein gutes Gefühl hatte, haben wir sehr viele Erkenntnisse gesammelt und große Fortschritte gemacht." Vor dem Saisonstart in Mexiko am 14. Januar wartet auf die Mannschaft aber noch reichlich Arbeit. ■



PORSCHE

Der Porsche 99X Electric Gen3 trägt die klassische Farbkombination

NACHRICHTEN

VORGEZOGENE WECHSEL
Schon beim Reifentest am Dienstag nach dem Finale in Abu Dhabi sollen Fernando Alonso (Aston Martin), Pierre Gasly (Alpine) und Nyck de Vries (Alpha Tauri) für ihre neuen Teams im Einsatz sein. Es werden gerade noch letzte rechtliche Fragen geklärt.

LAS-VEGAS-SHOW
Die Formel 1 hat mit einem großen Show-Event in Las Vegas Werbung für das Rennen in zwölf Monaten gemacht. Neben F1-Boss Stefano Domenicali sowie den Teamchefs Günther Steiner und Jost Capito waren auch Lewis Hamilton, George Russell und Sergio Pérez vor Ort, um ein paar Sätze Reifen zum Qualmen zu bringen.

GÜNTHER BEI MASERATI
Das neu formierte Formel-E-Team von Maserati hat seine Fahrerpaarung für die nächste Saison vorgestellt. Für den ersten offiziellen Rennsport-Werkseinsatz der Italiener seit 1957 wurden der Schweizer Edoardo Mortara und der Deutsche Maximilian Günther verpflichtet.

KALENDER FÜR F2 UND F3
Die Nachwuchsserien-Formel 2 und Formel 3 haben ihren Kalender für 2023 vorgestellt:

3.–5. März: Bahrain
17.–19. März: Jeddah*
31. März–2. April: Melbourne
28.–30. April: Baku*
19.–21. Mai: Imola
25.–28. Mai: Monaco
2.–4. Juni: Barcelona
30. Juni–2. Juli: Spielberg
7.–9. Juli: Silverstone
21.–23. Juli: Budapest
28.–30. Juli: Spa
25.–27. August: Zandvoort*
1.–3. September: Monza
24.–26. Nov.: Abu Dhabi*
*nur Formel 2

ZEITPLAN GP BRASILIEN
Training 1: Fr. 16.30 Uhr
Qualifikation: Fr. 20.00 Uhr
Training 2: Sa. 16.30 Uhr
Sprintrennen: Sa. 20.30 Uhr
Grand Prix: So. 19.00 Uhr



Beim Start liegen noch zwei Renault vorne. Prost wird Vierter, Arnoux scheidet aus

GP USA 1982

Mit Platz 5 zum Titel

Zwei Mal fand das Formel-1-Finale in Las Vegas statt. Beide Male wurde der WM-Titel auf dem Parkplatzkurs entschieden. Keke Rosberg reichte wie Nelson Piquet im Jahr davor ein fünfter Platz, um sich die Krone aufzusetzen.

Von: **Michael Schmidt**

Wenn die Formel 1 im nächsten Jahr nach Las Vegas zurückkehrt, dann wird es eine glitzernde Show, die alles übertrifft. Die beiden Grands Prix 1981 und 1982 auf dem Parkplatz des „Caesars Palace Hotels" waren dagegen ein unwürdiger Saisonausklang im Zocker-Paradies. Dabei wurde beide Male die Meisterschaft auf dem nur 3,65 Kilometer langen Kurs mit seinen 14 Kurven entschieden. Doch der große Showdown war am Ende ein Überlebenskampf auf einer anstrengenden und materialmordenden Strecke bei drückender Hitze. Den Weltmeistern Nelson Piquet und Keke Rosberg reichte jeweils ein fünfter Platz für den Titel. Sie durften als vierter Mann mit auf das Podium.

Watsons kleine Chance

Die Chancen von John Watson auf den WM-Titel beschränkten sich auf ein einziges Szenario. Er musste den zweiten Grand Prix in Las Vegas gewinnen, und Keke Rosberg durfte nicht punkten. Es lagen aber noch zwei Fragezeichen in der Luft. Williams hatte Berufung gegen die Disqualifikation von Keke Rosberg in Brasilien eingelegt, gleichermaßen McLaren gegen den Ausschluss des drittplatzierten Niki Lauda beim GP Belgien.

Trotzdem entschied McLaren-Teamchef Ron Dennis, dass alle Karten auf Watson zu setzen waren. Er befahl dem verdutzten Niki Lauda: „Du musst hier für John fahren." Watson amüsierte sich: „Es war das erste Mal, dass einer Niki sagte, dass das Team wichtiger ist als Niki Lauda." Alle Hilfe war umsonst. Watson wurde nur Zweiter. Rosberg nahm das Unternehmen Weltmeisterschaft in die eigene Hand. Mit dem fünften Platz machte er den Titelgewinn perfekt. Ihm reichte ein Sieg dafür. Beide Berufungen wurden später abgeschmettert.

Eigentlich hatte das Parkplatzrennen gut für Watson begonnen. Er startete zwar nur von Platz 9. Doch der Nordire war ein Spezialist für Aufholjagden. Bei seinen Siegen in Zolder und Detroit kam er vom zehnten respektive 17. Platz. Nachdem der McLaren-Pilot beim Start drei Positionen verlor, zeigte der weitere Weg immer nach oben. Watson überholte Derek Daly, Derek Warwick, Nelson Piquet, den direkten WM-Rivalen Keke Rosberg, Mario Andretti, Eddie Cheever und schließlich auch noch Alain Prost. Nur Sieger Michele Alboreto blieb unerreichbar.

Rosbergs Rennen ging von Startplatz 6 los. 14 Runden lang dümpelte er auf Rang 7 herum, dann stieß ihn Watson auf den achten Platz. Bis zur Zielflagge machte der neue Weltmeister noch drei Plätze gut. Weil René Arnoux mit einem Motorschaden

ZAHL DES RENNENS

1

Saisonsieg reichte Keke Rosberg, um Weltmeister zu werden. So wie Mike Hawthorn in der Saison 1958.

ausgefallen war, Riccardo Patrese mit einem gebrochenen Getriebe strandete und Mario Andretti sich nach einem Bruch der rechten Hinterradaufhängung in einen Sandkasten drehte. Sie ging zum Glück in einer Rechtskurve aus dem Leim. Die restlichen 50 Runden fuhr Rosberg, nach hinten abgeschirmt durch Teamkollege Derek Daly, ausschließlich auf Ankommen.

Renault macht das Tempo

Das Tempo machten andere. Zunächst die Renault, die auch auf dem winkeligen Kurs von Las Vegas die erste Startreihe besetzten. Weil Renault auf Stallregie verzichtete, traute sich René Arnoux, seinen Teamkapitän Alain Prost in der zweiten Runde zu überholen. Er hielt sich an der Spitze, bis eine Ventilfeder brach. Prost übernahm. Er knöpfte dem neuen Zweiten Michele Alboreto bis zur 40. Runde 30 Sekunden ab. Dann begannen die Michelin-Reifen Fremdgummi aufzusammeln. Der Abrollumfang vergrößerte sich, und Prost plagten so starke Vibrationen, dass er die Straße kaum noch sah. Alboreto inhalierte die 30 Sekunden innerhalb von zwölf Runden. Auch Watson und Cheever holten Prost noch ein.

Ferrari musste erneut mit nur einem Auto antreten. Patrick Tambay holte das alte Nackenwirbelleiden wieder ein. Er sagte vier Stunden vor dem Start ab. Der Franzose hatte erneut das Trainingsduell gegen Mario Andretti verloren. Der Altmeister fuhr auf Platz 5, als die Hinterradaufhängung kollabierte. Andretti hetzte nach dem Unfall zum Flughafen und jettete nach Detroit, wo er am nächsten Tag das IndyCar-150-Meilen-Rennen von Michigan fuhr. Der Unverwüstliche musste dort ohne Trainingszeit als Letzter ins Rennen gehen und wurde Zweiter.

RENNERGEBNIS

	Fahrer	Team	Runden	Zeit
1.	Michele Alboreto	Tyrrell-Cosworth	75 Runden	1:41.56,888 h = 161,111 km/h
2.	John Watson	McLaren-Cosworth	75 Runden	1:42.24,180 h + 27,292 s
3.	Eddie Cheever	Ligier-Matra	75 Runden	1:42.53,338 h + 56,450 s
4.	Alain Prost	Renault	75 Runden	1:43.05,536 h + 1.08,648 min
5.	Keke Rosberg	Williams-Cosworth	75 Runden	1:43.08,263 h + 1.11,375 min
6.	Derek Daly	Williams-Cosworth	74 Runden	- 1 Runde

Schnellste Runde: Michele Alboreto, Tyrrell-Cosworth, 1.19,639 min = 164,994 km/h

DAS RENNEN

GP USA 1982, 25. September 1982, Las Vegas

Wetter:	36° C, diesig
Distanz:	75 Runden à 3,650 km = 273,750 Kilometer
Nennungen:	30
Gestartet:	24
Gewertet:	13
Führungswechsel:	3
Pole-Position:	Alain Prost (Renault), 1.16,356 min = 172,089 km/h

Michele Alboreto bestätigte mit seinem ersten GP-Sieg die Lobeshymnen, die vom größten Talent des Jahres sprachen. Ken Tyrrell bleckte die Zähne: „Finger weg von ihm. Der Junge gehört mir. Er wird mal ein Großer.“

Beim Start hatte sich Alboreto mit handfesten Methoden gegen Eddie Cheever durchgesetzt. Der Ligier-Pilot erhielt beim Duell mit dem späteren Sieger einen Schlag gegen das linke Vorderrad. Cheever musste 75 Runden starke Vibrationen aushalten. „Ohne die Kollision mit Michele hätte ich gewonnen.“ ■



MOTORSPORT IMAGES

Aufholjagd: Watson überholte nacheinander Rosberg, Andretti und Cheever



MOTORSPORT IMAGES

Alboreto feierte seinen ersten GP-Sieg. Tyrrell hatte wieder einen Star


MOTORSPORT IMAGES

Aushilfspilot: Andretti fährt in Monza und Las Vegas den zweiten Ferrari



MOTORSPORT IMAGES

Champion Rosberg und Sieger Alboreto mit Diana Ross auf dem Podest

Der vierte Streich



BR FOTO

Vier Siege in acht Rennen: Damit sicherte sich Kuba Giermaziak im Audi die NLS-Speed-Trophäe

Vier Siege in acht Rennen – Kuba Giermaziak hat der GT3-Klasse mit Phoenix Racing in dieser Saison den Stempel aufgedrückt. Wieder feierte das Team aus der Eifel einen Doppelsieg. Dabei profitierte man auch vom Pech des Walkenhorst-BMW. Christian Krognes stellte zwar einen neuen Rundenrekord auf, man haderte aber mit der Technik.

Von: **Bianca Leppert**

Mein Dank geht an meine Mutter, denn die hat gesagt, ich soll dieses Jahr Audi fahren", sagte Kuba Giermaziak mit einem Grinsen im Gesicht nach seinem dritten NLS-Sieg in Folge. „Ich habe in der vergangenen Saison öfter mal gewechselt, und sie war es, die mich schließlich zu dieser Entscheidung gebracht hat."

Nun gut, auch so kann ein Erfolgsrezept hinter einer Siegesserie aussehen. Tatsächlich gehört aber noch viel mehr dazu, wie wir alle wissen. Phoenix Racing war mit das einzige Team, das der Serie auf der Nürburgring-Nordschleife die ganze Saison in der GT3 die Treue gehalten hat. Die Konstanz und Erfahrung zahlte sich aus. Giermaziak holte mit seinem Triumph beim achten und finalen Lauf seinen vierten Gesamtsieg in dieser Saison. Das allerdings mit wechselnden Teamkollegen.

Beim ersten Mal klappte es mit René Rast, später half Kelvin van der Linde aus, zweimal war Kim-Luis Schramm an der Seite des Polen. „Ich habe gehofft, in der zweiten Hälfte der Saison konstant auf das Podium zu fahren, aber nicht damit gerechnet, vier Rennen zu gewinnen", sagte Giermaziak. „Wir hatten keinerlei technische Probleme."

Dazu passt eine weitere Statistik: Zum dritten Mal in Folge fuhr Phoenix Racing einen Doppelsieg ein. Ganz so einfach war das Kunststück dieses Mal aber nicht. „Das Rennen war tricky", sagte Giermaziak. „Es gab drei schnelle Autos, der Mercedes ist früh ausgeschieden. Der Start war nicht so toll, ich war nur Sechster. Ich habe gemerkt, wir

> „Meine Mutter hat mich nach mehreren Herstellerwechseln im vergangenen Jahr darin bestärkt, Audi zu fahren. Von daher geht der Dank auch an sie raus."
>
> Kuba Giermaziak, Phoenix

haben die Pace wie das Schwesterauto und der BMW. Mit der Boxenstopp-Strategie waren wir immer die Letzten im Rhythmus. Zur Mitte des Rennens haben wir theoretisch geführt. Aber dann ist der BMW geflogen und war vier bis sechs Sekunden schneller als wir. Dann hatten sie aber ohnehin ein Problem."

Davon profitierten auch Stippler/Kolb. Das Duo hatte erneut das Abo auf den zweiten Platz gelöst. Ihnen wurde allerdings eine Stop-and-go-Strafe zum Verhängnis, weil Stippler in der ersten Kurve nach dem Start eine Berührung mit dem W&S-Cup-Porsche hatte. Das kostete rund 30 Sekunden. Der Abstand im Ziel betrug aber sowieso 1.34 Minuten. Sprich: Auch ohne die Strafe hätten Giermaziak/Schramm das bessere Rennen gefahren.

„Nach der Stop-and-go-Strafe war es relativ schwierig, wieder aufzuholen", sagte Kolb. „Auch der Speed vom Auto war nicht so ganz da. Das lag vielleicht an den kalten Temperaturen. Aber trotzdem ist der zweite Platz super, und wir können sehr happy mit dieser Saison sein." Insgesamt sechsmal landeten Stippler/Kolb in acht Rennen auf dem Podium.

Neuer Rundenrekord

Eine ganz bittere Pille mussten Sami-Matti Trogen und Christian Krognes schlucken. Die beiden Piloten des Walkenhorst-BMW-M4-GT3 durften sich zunächst über einen neuen Rundenrekord freuen. Weil das Rennen so spät in der Saison im November (Nachholtermin für NLS 2) und bei entsprechend kalten Bedingungen stattfand und zudem mit nur 94 Startern wenig los war, schaffte man eine neue Bestmarke von 7.49,578 Minuten.

Das konnte man trotz beeindruckender Leistung auf der Strecke nicht in einen Sieg ummün-

zen, obwohl zunächst alles danach aussah. Beim eigentlich letzten Boxenstopp in Runde 21 gab es ein Problem beim Tanken. Man wechselte zunächst die Tanksäule, doch auch so wollte der Sprit nicht so recht in den BMW fließen. Das kostete zunächst 1.16 Minuten zusätzlich, nur fünf Runden später musste man aber noch einmal stoppen, und damit waren alle Chancen auf den Sieg dahin.

„Das hatten wir noch nie", sagte Krognes. „Wir konnten nur die Hälfte auftanken. Wir wissen noch nicht, an was es genau lag. Wir fuhren definitiv um den Sieg. Mit dem Rundenrekord habe ich nicht gerechnet. Aber die klare kalte Luft für den Motor, die Soft-Reifen und wenig Verkehr auf der Strecke haben ihren Teil dazu beigetragen. Wir sind ja sonst auch hier nie im November gefahren."

Dass es für Walkenhorst trotz des Handicaps noch für das Podium reichte, hatte auch den Grund, dass der ebenfalls starke Huber-Porsche nach einem Unfall aus dem Rennen war. Und der neue Porsche 911 GT3 R von Dinamic Motorsport musste aufgrund der fehlenden Homologation wie immer in der SP-X-Klasse starten – das bedeutete für Cairoli/Andlauer den Start vom Ende der Startgruppe und längere Standzeiten bei jedem Boxenstopp. Im Ziel auf Platz vier machte das schließlich einen Rückstand von 5.34,928 Minuten aus. Hintergrund: Manthey-Racing konnte beim ersten Einsatz des neuen Elfers zwar auf das Podium fahren, danach wurden die Standzeiten aber angepasst und verlängert.

Die Top 5 komplettierte der Cup-Elfer von W&S Motorsport (Blickle/Jahn). Daniel Blickle ist zugleich neuer Meister der Fahrerwertung in der Cup-2-Klasse der Porsche Endurance Trophy Nürburgring. Der 44-Jährige holte seinen insgesamt dritten Klassensieg in dieser Saison und setzte sich so in der Meisterschaft gegen Karsten Krämer und Christopher Brück von KKrämer Racing durch.

Glück im Unglück

Die Gesamtmeister Daniel Zils, Sindre Setsaas und Oskar Sandberg machten ja bereits beim siebten Lauf den Sack zu und holten sich mit Adrenalin Motorsport nun nur noch ganz offiziell die Startnummer 1 ab.

Große Erleichterung herrschte auch, als am Samstagabend bekannt wurde, dass alle Fahrer wohlauf sind. Denn zum Ende des Rennens ereignete sich im Bereich Galgenkopf ein Unfall mit sieben Autos. Nach einem Motorschaden eines Fahrzeugs kam es zu Ausrutschern wegen Flüssigkeit auf der Strecke. Alle Fahrer wurden im Medical Center untersucht, zwei Piloten wurden daraufhin aus Sicherheitsgründen mit dem Helikopter in ein nahe gelegenes Krankenhaus transportiert. Sie durften am Sonntagmorgen aber wieder nach Hause. ■

NLS, 8. LAUF, 46. NIMEX DMV 4H-RENNEN (4 STUNDEN)

Pole-Position
#5, Stippler/Kolb (Scherer Sport Team Phoenix, Audi R8 LMS GT3 Evo II), 8.47,988 min
Schnellste Runde
#34, Krognes/Trogen (Walkenhorst Motorsport, BMW M4 GT3), 7.49,578 min

1.	#16	Giermaziak/Schramm	Scherer Sport Team Phoenix	Audi R8 LMS GT3 Evo II	SP9 Pro	28 Runden
2.	#5	Stippler/Kolb	Scherer Sport Team Phoenix	Audi R8 LMS GT3 Evo II	SP9 Pro	+ 1.34,847 min
3.	#34	Krognes/Trogen	Walkenhorst Motorsport	BMW M4 GT3	SP9 Pro	+ 2.09,536 min
4.	#30	Cairoli/Andlauer	Dinamic Motorsport	Porsche 911 GT3 R	SP9 Pro	+ 5.34,928 min
5.	#120	Blickle/Jahn	AVIA W&S Motorsport	Porsche 911 GT3 Cup	Cup 2	+ 1 Runde
6.	#36	Walkenhorst/von Bohlen/Prinz	Walkenhorst Motorsport	BMW M4 GT3	SP9 Am	+ 1 Runde
7.	#35	Müller/von Bohlen/Buchardt	Walkenhorst Motorsport	BMW M4 GT3	SP9 Pro-Am	+ 1 Runde
8.	#969	Calamia/Jacoma/Riemer	Schmickler Performance	Porsche 718 Cayman GT4	Cup 3	+ 2 Runden
9.	#959	Leib/Miemois/Rump	Sorg Rennsport	Porsche 718 Cayman GT4	Cup 3	+ 2 Runden
10.	#952	Rink/Merlini	Smyrlis Racing	Porsche 718 Cayman GT4	Cup 3	+ 2 Runden



BR FOTO

Wieder neues Design: Der Porsche 911 GT3 R im Pirelli-Look


BR FOTO

Paatz/Schumann haben mit dem VW Scirocco in der VT2-FWD gewonnen



BR FOTO

Neuer Rundenrekord von Christian Krognes im BMW: 7.49,578 Minuten



BR FOTO

Die V4 war schmal besetzt, der Klassensieg ging an Miettinen/Berghult

IMSA-Meisterschaft/Sportwagen-WM (WEC): Lamborghini bestätigt Kooperation mit Iron Lynx für LMDh und GT3

Partner: Lambo & Iron Lynx

Beim Lamborghini-Weltfinale in Portimão verkündete Lamborghini das am schlechtesten gehütete Geheimnis der Branche: Die Italiener bestätigten die Kooperation mit dem Iron Lynx Team, das ab 2024 den LMDh-Wagen in der WEC und in der IMSA an den Start bringen wird.

Von: **Marcus Schurig**



LAMBORGHINI

Machen 2024 im Topsport gemeinsame Sache: Lamborghini und Iron Lynx

Die Leser von Motorsport aktuell kennen die Hintergründe der Kooperation zwischen Lamborghini und der Iron-Lynx-Gruppe bereits seit Februar 2022: Beim IMSA-Saisonstart in Daytona sickerten damals erste Gerüchte der neuen Partnerschaft durch, nachdem Iron Lynx zuvor versucht hatte, mit Ferrari und Mercedes einen Deal für die neuen gemeinsamen Topklassen Hypercars und LMDh einzufädeln. Am Ende einigten sich Lamborghini und Iron Lynx bereits im April auf die Kooperation, die aber erst jetzt publik gemacht wurde. Laut der Ankündigung in Portimão wird Iron Lynx ab 2024 den von Ligier und Lamborghini gemeinsam entwickelten LMDh-Flitzer in der Sportwagen-WM (WEC) und in der IMSA-Serie einsetzen. Das aus der WEC bekannte Iron Lynx Team hatte 2021 den italienischen Prema-Rennstall erworben, der zur Vorbereitung bereits in diesem Jahr in der LMP2-Klasse der WEC antrat. Laut Fahrerlager-Gerüchten beteiligt sich das gut betuchte Team Iron Lynx von Deborah Mayer auch an den Entwicklungskosten für das LMDh-Auto, das über einen von Lamborghini entwickelten Vier-Liter-V8-Biturbomotor verfügt.

Die Kooperation von Lamborghini und Iron Lynx endet freilich nicht bei der Topklasse: Bereits im nächsten Jahr setzt die Iron-Lynx-Gruppe vier neue Huracán-GT3-Modelle in der IMSA-Serie und in der GT World Challenge Europe ein. Der neue GT3-Lambo debütiert beim 24h-Rennen in Daytona, Iron Lynx wird darüber hinaus auch die folgenden drei langen Rennen (Sebring, Watkins Glen und Atlanta) in der IMSA-Serie bestreiten, die zum Endurance Cup zählen.

In Europa wird Iron Lynx einen Top-Lambo im Endurance Cup der GT World Challenge Europe an den Start bringen, dazu startet das aus der WEC bekannte Frauen-Team Iron Dames ebenfalls mit einem Lamborghini in der GTWC, obendrein soll dort ein drittes Fahrzeug mit der Startnummer 19 zum Einsatz kommen. Iron Lynx weitet sein Betätigungsfeld außerdem auf den Lamborghini-Markenpokal Huracán Super Trofeo aus.

Damit hat Iron Lynx sein gesetztes Ziel, ein komplettes Leitersystem im Langstreckensport zu etablieren, das vom GT-Markenpokal bis zum Prototypensport reicht, erreicht. ■

IMSA-Meisterschaft/Sportwagen-WM (WEC): LMDh-Testmarathon in Amerika/Cadillac mit 24h-Test

LMDh-Update aus Amerika

Die Hersteller in der neuen LMDh-/GTP-Klasse testen sich einen Wolf: Porsche reiste vom erfolgreichen 36-Stunden-Test in Sebring gleich weiter nach Daytona, wo man auf die Mitbewerber Acura, BMW und Cadillac traf. Die GM-Tochter Cadillac absolvierte letzte Woche einen 24h-Dauertest.

Von: **Marcus Schurig**

Die vier Hersteller, die im Januar beim 24h-Rennen in Daytona an den Start gehen, haben harte Wochen hinter und vor sich: Ein Test jagt den nächsten, parallel läuft die Homologation der Fahrzeuge, die bis Ende des Monats abgeschlossen sein muss, bevor Acura, BMW, Cadillac und Porsche Anfang Dezember beim ersten großen gemeinsamen IMSA-Pflichttest in Daytona antreten müssen.

Porsche ist seit dem Sebring-Test im Oktober weitgehend in der Spur, auch wenn der darauffolgende Test in Daytona Ende Oktober von kleinen Problemchen überlagert war. Die gute Nachricht aus Daytona: Acura, die beim Atlanta-Test Anfang Oktober mit Problemen und zwei Unfällen kämpften, überzeugten beim Gemeinschaftstest hinter verschlossenen Türen mit guten Rundenzeiten und Zuverlässigkeit. „Der Daytona-Test war wie ein kleiner Durchbruch, nachdem wir zuvor Probleme hatten", gab ein Acura-Pilot offen zu.

In der letzten Woche rückte dann Cadillac zum großen Ausdauertest in Sebring über 24 Stunden aus: Auf dem von Chip Ganassi Racing eingesetzten Fahrzeug wechselten sich sechs Piloten ab, parallel spulte das Action Express Team mit Alex Sims und Pipo Derani einen weiteren Performance- und Setup-Test ab. Cadillacs Racing Program Manager Kalvin Parker war mit dem Resultat zufrieden: „Wir konnten nahezu ununterbrochen durchfahren und das Auto auf der Buckelpiste in Sebring einem echten Härtetest unterziehen. Außerdem war der Test wichtig, um die operativen Abläufe im Team zu optimieren." Am 6./7. Dezember checkt IMSA die Performance der LMDh-Autos in Daytona, bevor eine erste BOP-Einordnung erfolgen soll. ■



CADILLAC

Cadillac V-LMDh: Erfolgreicher 24h-Ausdauertest auf der Sebring-Buckelpiste

GT3-Update: Ferrari & Lotus

In der GT3-Szene ist wie immer viel Bewegung, auch wenn das meiste hinter den Kulissen stattfindet. Wir können aber bestätigen, dass Lotus ein GT3-Auto auf Basis des Elmira baut und liebend gern in die DTM einsteigen will. Und dass Ferrari offenbar ein paar kleine Probleme mit der Homologation des 296 GT3 hat ...

Von: **Marcus Schurig**

Die Ferrari-Story beginnt nicht damit, dass die Italiener einen Verzug bei der Homologation eingestanden hätten, im Gegenteil: Sportchef Antonello Coletta sagte am Rande des Ferrari-Weltfinales in Imola, dass der neue 296 GT3 bereits homologiert sei. Gleichzeitig erzählen Kundenteams, die mit Blick auf den ersten offiziellen 296-Renneinsatz beim 24h-Rennen in Daytona Ende Januar händeringend auf ihren Neuwagen warten, dass der Produktionsanlauf verschoben werden musste.

Der Grund: Offenbar hat die FIA bei der Homologation Änderungen am Fahrzeug verlangt, das gilt neben technischen Kleinigkeiten offenbar besonders für die Bereiche Kotflügel und Splitter. Die Verzögerungen fallen besonders dem Ferrari-Partner Oreca auf die Füße, denn ohne Homologation kein Produktionsstart. Laut Oreca-Boss Hugues de Chaunac liegen seiner Firma mehr als 200 (!) fixe Bestellungen für den neuen GT3-Ferrari vor.



FERRARI

Offenbar muss Ferrari beim 296 GT3 die Kotflügel und den Splitter ändern

Zweitens können wir vermelden, dass Lotus ein GT3-Auto auf Basis des Elmira bauen will. Lotus-CEO Feng Qingfeng wollte die News zwar nicht direkt bestätigen, erklärte aber auf Nachfrage: „Wir verfügen mit Lotus Advanced Performance über eine eigene Abteilung, die sich mit solchen Projekten beschäftigt.“ Ein Ziel von Lotus ist offenbar der DTM-Einstieg – perspektivisch reden wir hier aber von 2026.

Last, but not least: Lamborghini-Mitarbeiter haben bestätigt, dass das geplante GT3-Evo-Update für den Huracán mit Einzeldrosselklappen-Anlage kommt statt wie bisher mit einer Drosselklappe pro Zylinderreihe. BoP-Experten sind übrigens nicht überzeugt, dass das der richtige Weg ist, weil die perfekte Synchronisierung der zehn Drosselklappen keine ganz leichte Übung sei. Tauchen Fehler im System auf, kann das sehr schnell zu BoP-Verstößen führen – die in aller Regel hart bestraft werden. ■

SPORTWAGEN-NACHRICHTEN

VLN NIMMT KRITIK ERNST

Bei einer Delegiertenversammlung am Sonntag nach dem NLS-Finale setzte sich die VLN mit dem Feedback der Teilnehmer auseinander. Neben schrumpfenden Starterfeldern ging es auch um Sportstrafen und unverbindliche Aussagen der Techniker. Diese Themen standen im Vordergrund einer Umfrage, die im Fahrerlager unter Teams und Fahrern durchgeführt wurde. Bei dem Meeting nach dem Finale wurden zwei Ziele formuliert: die Verbesserung der Kundenfreundlichkeit und die Vereinfachung von Strukturen und Abläufen bei den Veranstaltungen. Der dritte Streitpunkt, nämlich die Senkung der Einstiegshürden für potenzielle Teilnehmer, wurde als Topic verworfen, weil die VLN darauf angeblich keinen Einfluss habe.

NLS: FRIKADELLI MIT FERRARI

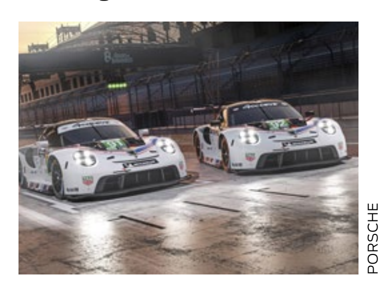
Klaus Abbelen hat beim NLS-Finale verkündet, was schon länger gemunkelt wurde: Er wird einen der begehrten neuen GT3-Ferrari auf der Nürburgring-Nordschleife einsetzen. Zum Einsatzteam hat er noch keine Aussagen gemacht. Überlegt man sich, wer infrage kommen würde, könnte Rinaldi Racing vielleicht ein Comeback feiern.

PEUGEOT MIT ROOKIE-TEST

Das Peugeot-Hypercar-Team hat bestätigt, dass sie vier Piloten eine Chance beim Rookie-Test nach dem WEC-Finale in Bahrain geben wollen. Mit dabei ist der Deutsche Maximilian Günther (25 Jahre), der Däne Malthe Jakobsen (19), der Franzose Yann Ehrlacher (26) sowie der Belgier Stoffel Vandoorne (30). Da der WEC-Fahrerkader bei Peugeot sortiert ist, stellt sich die Frage, warum die Piloten eine Testchance erhalten. Zwei Möglichkeiten: Peugeot könnte ein drittes Auto in Le Mans einsetzen, oder die Franzosen könnten zeitnah Einsätze in der IMSA-Serie planen.

PORSCHE: FINALLY BAHRAIN

Das Porsche-Werksteam Manthey Racing stattet den 911 RSR-19 beim letzten Rennen der GTE-Pro-Klasse der Sportwagen-WM in Bahrain mit einer speziellen Livery aus (siehe Bild). Die Elfer tragen dabei prägnante Farben aus den letzten zehn Jahren – vom klassischen Porsche-Motorsport-Design bis zum beliebten „Pink Pig“.



PORSCHE

IMSA-LMDh: FAHRERTESTS

Der Testbetrieb für die neuen LMDh-Autos läuft auf vollen Touren, wobei einige Hersteller und Teams auch Piloten eine Testchance gaben, um die letzten freien Plätze zu vergeben. Das Meisterteam Meyer Shank Racing (Acura) gab dem ehemaligen Porsche-Werksfahrer Neel Jani und dem Amerikaner Colin Braun eine Chance, da der Platz neben Tom Blomqvist noch frei ist. Der Brite Jack Aitken könnte als dritter Pilot beim Whelen-Cadillac-Team den Endurance Cup in der IMSA-Serie bestreiten.

IMSA: FULL HOUSE DAYTONA

Der IMSA-Serie liegen für den Saisonstart in Daytona Ende Januar mehr Nennungen vor, als Platz vorhanden ist. Bereits in diesem Jahr hatten die Amis für Daytona 61 Fahrzeuge am Start, der Nenneingang für das nächste Jahr übertrifft die Erwartungen nochmals. Allein in der neuen GTP-Topklasse für LMDh-Fahrzeuge erwartet die IMSA-Serie bis zu zehn Autos. Ferrari, Porsche und Lamborghini wollen in der GT3-Klasse jeweils sechs oder sieben ihrer neuen GT3-Autos an den Start bringen.

Finales Heimspiel



Will zu Hause ganz vorne mitmischen: Toyota-Werkspilot Takamoto Katsuta

ROESELER

Nach zwölf Jahren und zweijähriger Verzögerung kehrt die Rallye-WM zum Saisonfinale nach Japan zurück. Die Asphaltstrecken rund um die Toyota-Konzern-Zentrale sind für alle neu – Spannung ist garantiert!

Von: **Reiner Kuhn**

Südwestlich von Nagoya steht der 13. und finale WM-Lauf auf dem Programm – endlich! Schon zwischen 2004 und 2010 gastierte die WM sechs Mal im Land der aufgehenden Sonne. Doch statt der Schotterpisten auf der Insel Hokkaido im Norden gilt es nun, enge Asphaltpisten auf der Hauptinsel Honshu, Heimat von etwa 104 Millionen Menschen, zu meistern.

Der Empfang für das Toyota-Werksteam dürfte neue Dimensionen erreichen, haben sie doch jetzt schon alle WM-Titel im Gepäck. Und nachdem Sébastien Ogier in Spanien siegte und Weltmeister Kalle Rovanperä auf dem Podium stand, erwarten die begeisterten Japaner nicht weniger als einen Heimsieg. Den würde allzu gerne auch der in dieser Saison oft unter Wert geschlagene Elfyn Evans oder auch Nationalheld Takamoto Katsuta liefern. Doch Vorsicht: Das bergige Gelände, die Aussicht auf kalte Temperaturen, wechselhafte Wetterbedingungen und die sehr frühen Startzeiten könnten die Karten neu mischen. Darauf hoffen auch die Gegner M-Sport-Ford und mehr noch Hyundai.

Party-Crasher Hyundai?

Thierry Neuville liebt Asphalt-Rallyes und wird nach Platz 2 in Spanien versuchen, auch beim WM-Finale zu gewinnen. Aber Ott Tänak wird alles dransetzen, sich nach drei Jahren und drei Saisonsiegen mit einem weiteren Erfolg von Hyundai zu verabschieden. Hoffnung auf einen der ganz vorderen Plätze dürften sich zudem Dani Sordo im dritten Hyundai und M-Sport-Speerspitze Craig Breen machen, um damit die 50. Rallye-WM-Saison versöhnlich zu beenden.

Das Dreitagesprogramm rund um das Rallyezentrum in Toyota City umfasst kompakte 965,25



ROESELER

Ein letztes Mal im Hyundai: Tänak

Gesamtkilometer, gespickt mit 19 Wertungsprüfungen über insgesamt 283,27 WP-Kilometer.

Die Spitze des nur 30 Teilnehmer zählenden WM-Feldes bilden neun Rally1-Hybride von Toyota (4), Hyundai (3) und Ford (2). Die breit und top besetzte WRC2 stellt mit 17 Teams und fünf verschiedenen Fahrzeugmarken zwei Drittel des WM-Feldes (siehe Randspalte). Dahinter folgt ein nationales FIA-Feld mit zehn Teams, darunter Norihiko Katsuta, Vater von Toyota-Werkspilot Takamoto Katsuta, und Hiroki Arai, Sohn des Ex-PWRC-Weltmeisters Toshi Arai. Dem nicht genug, nehmen rund 40 weitere Autos die WM-Prüfungen in einem separaten, nationalen Feld unter die Räder. ■

WM-NACHRICHTEN

M-SPORT NUR MIT ZWEI WERKSWAGEN IN JAPAN

Neben M-Sport Edelkunde Jourdan Serderidis, der seinen Japan-Start wegen geschäftlichen Verpflichtungen vorzeitig absagte, muss nach einer durchwachsenen Saison auch Adrien Fourmaux daheim bleiben. Wie nicht anders zu erwarten, verzichtete M-Sport nach Neuseeland erneut auf den kostenintensiven Transport eines dritten Ford Puma Rally1 nach Übersee.

WRC2: SKODA-PILOTEN IM FINALEN TITELDUELL

Obwohl das Saisonfinale in Japan mit 17 WRC2-Teams der bestbesetzte Überseelauf seit Jahren ist, stehen zwei Fahrer im Mittelpunkt: Den punktgleichen Emil Lindholm und Kajetan Kajetanowicz fehlen nur fünf WM-Zähler auf Titelverteidiger und Tabellenführer Andreas Mikkelsen. Auch ohne Powerstage-Sieg würde jedem der beiden schon ein sechster Platz reichen, um sich zum WRC2-Weltmeister zu küren.

EX-F1-PILOT KOVALAINEN DEBÜTIERT IN WRC2

Heikki Kovalainen ist ein echter Allrounder. 2004 feierte er den Meistertitel der World Series by Nissan, 2005 wurde der heute 41-Jährige Vizemeister der GP2-Serie und startete von 2007 bis 2013 in der Formel 1, wo er 2008 den Großen Preis von Ungarn gewann. Mittlerweile sitzt der in Japan lebende Finne im Rallye-Auto, holte in diesem Jahr im Skoda Fabia Rally2 den Landestitel und wird beim WM-Lauf sein Debüt in der WRC2 geben.

WRC2 MASTERS: ARAI FORDERT MIELE

Sechs Fahrer fahren in Japan in der neugeschaffenen Masters-Wertung für Fahrer über 50 Jahre um Punkte. Mauro Miele muss nicht nur Ex-PWRC-Weltmeister Toshi Arai besiegen, sondern auch gewinnen, um den fünfmaligen Saisonsieger und Tabellenführer Armin Kremer noch abzufangen. ■ RK



ROESELER

Rallye-WM

Hyundai verpflichtet Lappi!

Damit hat kaum jemand gerechnet: Hyundai hat mit Esapekka Lappi doch noch einen Toyota-Piloten vom Wechsel überzeugt und damit einen der wenigen Fahrer mit Hybrid-Erfahrung ins Team geholt.

Von: **Reiner Kuhn**

Die Überraschung ist geglückt. Nach dem plötzlichen Ausstieg von Ott Tänak geriet die Hyundai-Führung unter massiven Druck. Denn einen erfahrenen Fahrer für ein Teilzeit-Cockpit im dritten Auto zu finden, ist die eine Sache. Eine andere, einen Ex-Weltmeister und dreimaligen Saisonsieger wie Tänak zu ersetzen. Ergo wurden die Fühler noch intensiver ausgestreckt und Esapekka Lappi wohl ein besonders schmackhaftes Angebot unterbreitet. Der 31-Jährige soll trotz drei Podiumsplatzierungen in Schweden, Finnland und Belgien von Toyota enttäuscht sein, weil er anders als zu Saisonbeginn zugesagt, auch künftig von Sébastien Ogiers Wünschen abhängig ist. Denn nur wenn der achtmalige Weltmeister keine Lust verspürt zu starten, sitzt Lappi im dritten Werksauto. Für den Finnen, der bei seinen sechs WM-Starts 14 Bestzeiten markierte – so viele wie Craig Breen, Dani Sordo und Pierre-Louis Loubet in 23 Saisonläufen zusammen – zu wenig. Nun soll der dreifache Familienvater von Hyundai einen gut dotierten Zweijahres-Vertrag als Vollzeitfahrer erhalten haben, Bekanntgabe in der Woche nach der Rallye Japan.

Des einen Freud, des anderen Leid: Mit Neuville-Kumpel Andreas Mikkelsen soll man sich so gut wie handelseinig gewesen sein und vergangene Woche per WhatsApp abgesagt haben. Denn den dritten Werks-Hyundai sollen sich Routinier Dani Sordo und Teemu Suninen teilen. Der seit zwei Jahren für Hyundai in der WRC2 aktive Finne hat vergangene Woche erstmals den i20 Rally1 mit Hybridantrieb getestet und scheint nun erste Wahl für das Teilzeitcockpit.

Spannend bleibt es um die Zukunft von Ott Tänak: Gerüchte mehren sich, sein aktuell für Hyundai in der WRC2 aktives RedGrey-Team habe bei M-Sport zwei Puma Rally 1 gekauft. ■

Rallye-WM

Hersteller rüsten nach

Wie gehabt zogen alle drei Hersteller zum 1. Oktober ihre noch freien Homologations-Joker für die Weiterentwicklung ihrer Rally1-Hybriden.

Der Verbesserung der Rally1-Autos sind mittlerweile enge Grenzen gesetzt – auch und vor allem zur Kostenkontrolle. Um keinen ihrer für 2022 limitierten Joker für Chassis (5), Motor (3) und Software (2 + 1) zu verlieren, haben M-Sport Ford, Toyota und Hyundai diese zum 1. Oktober gezogen und verschiedene neue Komponenten homologiert. So sollen alle drei Chefdesigner die obere Dämpferaufnahme geändert haben, um die Fahrwerksgeometrie zu verändern.

Im Fokus auch der Antrieb samt Differenzialen, Tarnen und Täuschen scheint oberstes Gebot: Auch wenn die Homologationsblätter der Konkurrenz einsehbar sind, wird Hyundai sein neu homologiertes Aerodynamik-Paket erst zur Rallye Monte Carlo 2023 auspacken. ■ RK

WRC2

Toyota zeigt neuen Rally2

Toyota präsentiert beim WM-Heimspiel in Japan erstmals einen Prototypen seines künftigen Kundensportmodells Yaris Rally2.

Die Weltmeister von Toyota haben für ihr WM-Heimspiel ein besonderes Präsent im Gepäck: Nach ersten Testfahrten in den Wäldern am Teamsitz in Finnland zeigt die finnisch-japanische Allianz beim Saisonfinale rund um die Konzernzentrale in Toyota City erstmals den künftigen Yaris Rally2. Der erste von einem Dreizylinder-Turbomotor befeuerte Kundensportrenner für WRC2, kontinentale und nationale Serien soll aber nicht nur im Servicepark gezeigt werden: Wie schon bei der Vorstellung des Wasserstoff-Yaris in Belgien sitzt der viermalige Rallye-Weltmeister Juha Kankkunen hinterm Steuer und wird dem Testträger im Rahmen der Rallye Japan auf ausgewählten Prüfungen die Sporen geben. Nach einem intensiven Entwicklung- und Testprogramm soll der Yaris Rally2 zur Saison 2024 homologiert werden. ■ RK



ROESELER

Genehmigt sind diverse Verbesserungen schon, sichtbar aber erst 2023



ROESELER

Nach M-Sport und Hyundai bietet ab 2024 auch Toyota ein Rally2-Auto an



Johan Kristoffersson leistete sich in Spanien ein seltenes Foul, am Titelgewinn änderte das nichts

RED BULL

Kalte Krönungsmesse

2021 erkämpfte sich Johan Kristoffersson (Volkswagen) im Schneegestöber auf dem Nürburgring buchstäblich in der letzten Runde den Titel. Diesmal kann der Schwede ganz entspannt ins Finale gehen. Den ersten Titel der Elektro-Ära hat er schon im Sack.

Von: **Sven Kopf**

Die Nachricht platzte mitten in die Vorbereitung für das vorletzte Rennen: Die früh einsetzende Dunkelheit im November beim finalen Wochenende am Nürburgring hätten schon früher bekannt sein dürfen, dennoch verkündete der WM-Promoter erst in Katalonien, dass am Ring statt der geplanten zwei Läufe nur einer stattfinden wird, womit der zurückliegenden Konkurrenz eine Möglichkeit weniger bleibt, um Punkte gutzumachen.

Doch Konkurrenz ist ein großes Wort: Der alte und neue Weltmeister gewann dieses Jahr praktisch immer, es sei denn, er hatte eine Panne oder kassierte wie in Spanien eine seiner seltenen Strafen. Drei Bestzeiten in der Quali, Sieg im Semifinale und Pole im Finale, alles sah nach dem nächsten Durchmarsch aus. Allerdings hatte der Tabellenführer die Gebrüder Hansen neben sich, und in Barcelona geht es traditionell sehr eng zu in der von einer massiven Betonbarriere flankierten ersten Kurve.

Der Platz reichte mal wieder nicht: Kristoffersson und Kevin Hansen gerieten aneinander und schossen geradeaus ins weitläufige Kiesbett. Niclas Grönholm (Hyundai) zog davon, Timmy Hansen hinterher. In der letzten Runde hatten alle gejokert, Timmy gewann das Rennen knapp vor Grönholm und verschob so die Titelentscheidung, denn Kristoffersson wurde aufgrund seines Ausfluges nur Vierter und rutschte gar noch auf Rang 5 ab, weil er für das Gerangel beim Start ein paar Strafsekunden aufgebrummt bekam.

Sonntags nicht zu stoppen

Am Sonntag fiel dann die Entscheidung. Bestzeiten erreichte nur Kristoffersson, er war einfach unschlagbar. Sein Widersacher Timmy Hansen tat sein Bestes und hetzte sich ab, doch mehr als der zweite Rang hinter dem Weltmeister war einfach nicht drin. Das zog sich von der Qualifikation bis ins Finale, das ohne Zwischenfälle abgespult wurde. Mit einem Start-Ziel-Sieg schloss Kristoffersson das Rennwochenende ab und kürte sich damit ein Rennen vor dem Saisonende zum alten und neuen Weltmeister.

Für den Hansen-Clan bleibt der Trost, dass man endlich einen Sieg auf der Haben-Seite verbuchen kann. Etwas Spannung bleibt den Fans durchaus erhalten, denn hinter Kristoffersson ist noch alles offen. Die Positionen 2 bis 5 liegen keine zehn Zähler auseinander, und besonderes Augenmerk gilt Niclas Grönholm, der sich gern aus dem Sandwich der Hansen-Brüder lösen und Vizemeister werden möchte. Die Saison hat gezeigt, wie gern er dem schwedischen Brüderpaar ein Schnippchen schlägt, und dass er auch ganz gut die Ellenbogen ausfahren kann.

Das Rennen in der Eifel (12./13.11.) wird ohne deutsche Beteiligung vonstatten gehen. René Münnich ist verhindert, findet aber in Anton Marklund eine würdige Vertretung im Seat. Sehr still wurde es zwischenzeitlich um das neue Projekt von Guerlain Chicherit. Der Franzose will nun zumindest zum Jahresabschluss mit der elektrischen Reinkarnation eines Lancia Integrale antreten. Promoter Arne Dirks verspricht ebenfalls eine Neuerung: Er will ein neues, kompakteres Format erproben.■

GCK

Endlich: Chicherit kommt im Lancia Integrale in die Eifel



RED BULL

Auch endlich: Timmy Hansen feiert Saison-Sieg 1

WRX BARCELONA (29.10.22)

8. von 10 Läufen, Samstag

1.	T. Hansen	Peugeot 208 RX1e
2.	Grönholm	PWR RX1e
3.	Bergström	Volkswagen RX1e
4.	K. Hansen	Peugeot 208 RX1e
5.	Kristoffersson	Volkswagen RX1e

WRX BARCELONA (30.10.22)

9. von 10 Läufen, Sonntag

1.	Kristoffersson	Volkswagen RX1e
2.	K. Hansen	Peugeot 208 RX1e
3.	Bergström	Volkswagen RX1e
4.	T. Hansen	Peugeot 208 RX1e
5.	Grönholm	PWR RX1e

WM-STAND FAHRER

1.	Johan Kristoffersson	162 Punkte
2.	Timmy Hansen	123
3.	Niclas Grönholm	114
4.	Kevin Hansen	112
5.	Ole-Christian Veiby	112
6.	Gustav Bergström	98
7.	Klara Andersson	92
8.	René Münnich	78

WM-STAND TEAMS

1.	Kristoffersson Motorsport	274 Punkte
2.	Hansen World RX Team	235
3.	Construction Equipment Dealer Team	206

STÄUDTEN

Jubiläum mit hohem Besuch

Andreas Mikkelsen: Mit gebremstem Schaum zum Sieg im Schlamm

Skoda Motorsport adelte die Lausitz-Rallye mit der Premiere des neuen Fabia RS Rally2, und Werkspilot Andreas Mikkelsen lieferte wie erwartet ab. Generell galt: Wer es ins Ziel schaffte, durfte sich als Gewinner fühlen.

Von: **Michael Heimrich**

Erst zwei Jahre Corona und nun auch noch die Afrikanische Schweinepest. Die Vorbereitungen auf den 25. Geburtstag ihrer Lausitz-Rallye hätten sich Wolfgang Rasper und seine Mitstreiter gerne einfacher gemacht. Wo andere längst die Flinte ins Korn geworfen hätten, fanden die pfiffigen Sachsen immer noch eine Möglichkeit, ihre Veranstaltung trotz verschärfter Auflagen durchzuziehen. Den Fahrern servierte man einen Zeitplan, der es in sich hatte. Komprimiert auf nur noch einen Tag, gab es 145 Wertungskilometer zu bewältigen – das hatte WM-Niveau.

Weil Rasper nicht nur gute Beziehungen zu den Behörden pflegt, sondern auch zu einigen Werksmannschaften, fädelte er bereits vor einigen Monden mit Skoda die große Überraschung der Rallye ein: den ersten Wettbewerbs-Einsatz des neuen Fabia RS Rally2. Dazu gesellten sich 17 weitere Rally2-Fahrzeuge, mit durchaus prominenten Besetzungen, und in der Summe erlebte die Region einen Besucheransturm wie selten zuvor. Die gewohnt gut ausgeschilderten Zuschauerpunkte waren rasch gefüllt, zum Glück spielte die Polizei mit und regelte die Sache bestmöglich. Unbürokratisch wurde sogar eine Bundesstraße kurzerhand zur Parkzone erklärt. Dort, wo es einmal hakte, sorgten auch schon mal routinierte Rallye-Fans dafür, dass andere Besucher sicher standen. Auch das gehört zum Phänomen Lausitz-Rallye.

> „Die Lausitz war eine der wenigen Möglichkeiten, das neue Auto noch dieses Jahr im Wettbewerb zu zeigen.“
>
> Michal Hrabánek, Skoda-Sportchef

Erst mal langsam

Nachdem am Freitagabend während des Shakedowns heftiger Regen über der Oberlausitz niedergeprasselt war, tastete sich Skoda-Werkspilot Andreas Mikkelsen sichtlich verhalten in die für ihn unbekannte Rallye. Sein Landsmann Anders Grøndal ist dagegen Stammgast am Bärwalder See. Er schnappte sich im 2019er-Skoda prompt die erste Bestzeit und die Führung. Mikkelsen – noch amtierender WRC2-Champion – hatte verstanden und zog das Tempo anschließend so weit an, dass er erstens die Führung an sich riss und die-



STÄUDTEN

Tom Kristensson schnappte sich im Hyundai drei Bestzeiten



STÄUDTEN

Matthias Kahle taktierte sich auf den dritten Platz

se zweitens bis ins Ziel nicht mehr hergeben sollte. Der Norweger riskierte nicht mehr als nötig, denn in der Lausitz ging es möglicherweise auch um seine Zukunft. Kurz zuvor hatte er erfahren, dass ihm Esapekka Lappi die Rückkehr ins Hyundai-Werksteam verbaut hat. Möglicherweise ist ein Verbleib bei Skoda seine einzige Option, und so biss er die Zähne zusammen und knurrte entschlossen: „Das neue Auto muss ins Ziel kommen."

Grøndal fand kein Mittel, an Mikkelsen dranzubleiben, und musste sich stattdessen gegen den Schweden Tom Kristensson zur Wehr setzen. Der Hyundai-Pilot übernahm nach der vierten Wertungsprüfung den zweiten Platz und hielt seinen ärgsten Verfolger auf Distanz. Als am Samstagabend die Dunkelheit über den ehemaligen Tagebau hereinbrach, witterte Grøndal noch einmal eine Chance, doch die Attacke endete im Sandhaufen. Der im Vorfeld hoch gehandelte Erik Cais hatte seine Hoffnungen auf das Podium schon im Morgengrauen begraben müssen. Ein abgeplatzter Turboschlauch raubte dem Ford die Motorleistung und bescherte einen Zeitrückstand, den der junge Tscheche nicht mehr aufholen konnte.

Matthias Kahle, der seit zwölf Monaten keine Rallye bestritten hatte, betrachtete das Treiben der Vorderleute gelassen. Der Routinier und Lokalmatador setzte nicht auf volles Risiko, war aber zur Stelle, wenn es nötig wurde. Als Grøndal auf der letzten Prüfung stecken blieb, und Philip Mares mit gebrochenem Radbolzen strandete, schlüpfte Kahle auf den dritten Platz.

Kampf ums Überleben

Während Kahle niemandem mehr etwas beweisen muss, nutzte Fabio Schwarz die Lausitz-Rallye zu einer Standortbestimmung. „Wir wollen sehen, wo wir aktuell stehen", erklärte Vater Armin Schwarz und ließ seinen Filius im Ford Fiesta Rally2 gegen die großen Jungs antreten. Bis zum Ausfall wegen eines überhitzten Motors belegte Schwarz jr. den achten Gesamtrang. Nun geht der Blick bereits ins nächste Jahr. „Fabio soll einige WM-Läufe im Rally3 bestreiten. Dazu gibt es wieder ein Programm in Lettland", sagte Schwarz. Ein Zuckerstück hält der Herr Papa schon bereit: „Wenn er sich gut schlägt, darf er wieder im Rally2 ran."

Der heftige Regen des Freitagabends sorgte dafür, dass die Strecken stark aufweichten, und als die Rally2-Allradboliden ihr Werk verrichtet hatten, kämpfte das restliche Feld in den tiefen Spurrillen teilweise ums schiere Vorankommen. Selbst Jochen Walther, der einst sein Rallye-Rüstzeug in tiefen schwedischen Wäldern erhielt, musste sich an einer Stelle den Gegebenheiten geschlagen geben. Nur mithilfe der Zuschauer ging es für den erfahrenen Volvo-Recken weiter. „So etwas ist mir auch noch nie passiert", berichtete der Mecklenburger Landwirt, aber ohne dabei seine gute Laune zu verlieren. „Lausitz ist halt Lausitz."

Das Problem mit den immer tiefer ausgefahrenen Pisten ist bekannt, Rasper und sein Team versuchen durch intensiven Wegebau, die Bedingungen ständig zu verbessern. „An manchen Stellen muss mehr passieren", mahnte Schotter-Cup-Chef Alfred Gorny, dessen Truppe erneut die größte Abordnung im Feld stellte. Gorny warnt seit geraumer Zeit, dass der Härtegrad der Lausitz-Rallye gerade für jene Fahrer zu stark ist, die das Rückgrat der Veranstaltung bilden. Ungeachtet der Schwierigkeiten holte sich Marc Bach im Mitsubishi den Sieg im Schotter-Cup; neuer Spitzenreiter ist jedoch Jan Schneider im BMW 318 ti, nicht zuletzt, weil der bisherige Cup-Leader Dustin Wegel ausfiel. Die Entscheidung in dieser Serie fällt erst in zwei Wochen bei der Havelland-Rallye. ■

ERGEBNIS LAUSITZ-RALLYE (5. NOVEMBER 2022)

10 Prüfungen über 145,56 km

1.	Mikkelsen/Eriksen	Skoda Fabia RS Rally2	1:24.02,4 h
2.	Kristensson/Johansson	Hyundai i20 N Rally2	+21,6 s
3.	Kahle/Doerr	Skoda Fabia Rally2 evo	+2.44,9 min
4.	Březík/Krajča	Skoda Fabia R5	+3.45,2 min
5.	Jeets/Toom	Skoda Fabia Rally2 evo	+4.13,3 min
6.	Cais/Bacigál	Ford Fiesta Rally2	+4.23,1 min
7.	Chwist/Heller	Skoda Fabia Rally2 evo	+6.24,9 min
8.	Stugemo/Lexe	Hyundai i20 R5	+9.30,4 min
9.	Rosenberger/Schwarz	Volkswagen Polo GTI R5	+10.32,0 min
10.	Kocik/Wach	Ford Fiesta Rally2	+10.48,0 min

Bestzeiten: Mikkelsen 6, Kristensson 2, Grøndal 1


STÄUDTEN

Fabio Schwarz will sich nicht in kleinen Klassen verstecken


FACEBOOK

Anders Grøndal fuhr sich kurz vor Schluss fest


STÄUDTEN

Marc Bach gewann die Schotter-Cup-Wertung


STÄUDTEN

Piotr Gadomski kämpfte sich im Subaru Vivio durch

Kurz vorm Ziel: Logano führt vor Blaney, eine Sekunde dahinter folgt Chastain

MOTORSPORT IMAGES

Zum Titel dominiert

Joey Logano holte sich beim Finale in Phoenix zum zweiten Mal nach 2018 den Titel der NASCAR Cup Series. Der Penske-Ford-Pilot zeigte dabei eine fast durchgehend dominante Leistung beim entscheidenden 36. Saisonlauf.

Von: **Michael Bräutigam**

Die Ausgangslage war recht eindeutig: Drei Fahrer aus den absoluten Topteams der jeweiligen Marken – gegen den Underdog Ross Chastain, der seinen Trackhouse-Chevrolet mit einer mittlerweile weltberühmten Einlage in Martinsville wortwörtlich ins Finale katapultierte.

Im Qualifying schickte Logano mit der Pole-Position gleich mal eine Kampfansage an die Konkurrenz. Chase Elliott (Hendrick-Chevrolet) kam dem Penske-Fahrer auf P5 am nächsten, während Christopher Bell (Gibbs-Toyota) auf P17 und Chastain auf P25 schon geschlagen schienen, bevor es überhaupt losging.

Logano legte in der Frühphase des 312-Runden-Rennens gleich in meisterlicher Manier nach. Vom besten Startplatz übernahm er das Zepter und führte jede einzelne Runde der ersten Stage an. Auch nach der ersten Neutralisierung ging die Logano-Show weiter, der in der ersten Rennhälfte praktisch nach Belieben dominierte. Auch als Teamkollege Ryan Blaney zum Ende der zweiten Stage die Führung übernahm, brannte nichts an, denn auf P2 war Logano immer noch bestplatzierter Finalist.

Elliott in der Mauer

Spannend wurde es aus taktischen Gründen. Während praktisch das gesamte Feld nach einer frühen Caution in der zweiten Stage versuchte, das Segment mit dem vorhandenen Sprit und altem Reifenmaterial abzuspulen, ging man beim Hendrick-Team einen anderen Weg: Man splittete den langen Stint, was im Verbund mit einer kürzeren Standzeit bei Elliott und einem längeren Stopp bei Logano in der zweiten Stage-Pause dafür sorgte, dass beim Restart in die letzte Stage der Saison Elliott und Logano nebeneinander in der dritten Reihe zum Restart antraten.

Bei diesem setzte Elliott sich sogar vor den gelben Penske-Ford und war damit kurzzeitig virtueller Champion. Weil es jedoch kurz nach dem Restart knallte, gab es direkt wieder Gelb. Während Chastain und noch mehr Bell bis dahin eher blass aussahen, konnte man sich aber auf das Duell Logano gegen Elliott freuen. Doch bei der nächsten Rennfreigabe berührten sich ausgerechnet Chastain und Elliott, woraufhin Letzterer in die Streckenbegrenzung rutschte. Mit verbogener Aufhängung ging es zwar weiter, aber mit zwei Runden Rückstand nur mehr auf P28.

Rund 60 Runden vor Schluss wurde es noch mal spannend, als Bell dank Undercut und Super-Stopp direkt hinter Logano hing. Doch der nächste Stopp unter Gelb (nach Kollision McDowell/Bowman) ging dann voll in die Hose, weil sich ein Mechaniker einen Finger einklemmte. Am Ende reichte es so nur für P10.

Chastain kam mit einem guten Longrun-Auto zum Ende noch mal näher ans Penske-Duo heran, aber eben nicht mehr vorbei. Logano holte sich mit Saisonsieg Nummer 4 den zweiten Titel. „Genau dafür machen wir das. Wir haben so hart gearbeitet", jubelte der 32-Jährige. ■

NASCAR CUP SERIES

Phoenix/Arizona (USA)
36. von 36 Meisterschaftsläufen

1.	Joey Logano (USA)	Ford
2.	Ryan Blaney (USA)	Ford
3.	Ross Chastain (USA)	Chevrolet
4.	Chase Briscoe (USA)	Ford
5.	Kevin Harvick (USA)	Ford
6.	William Byron (USA)	Chevrolet
7.	Kyle Busch (USA)	Toyota
8.	Denny Hamlin (USA)	Toyota
9.	Kyle Larson (USA)	Chevrolet
10.	Christopher Bell (USA)	Toyota

Gesamtwertung
Endstand nach 36 Rennen

1.	Logano (Ford)	5040 Punkte
2.	Chastain (Chevrolet)	5034
3.	Bell (Toyota)	5027
4.	Elliott (Chevrolet)	5009
5.	Hamlin (Toyota)	2379
6.	Byron (Chevrolet)	2378
7.	Larson (Chevrolet)	2354
8.	Blaney (Ford)	2354
9.	Briscoe (Ford)	2292
10.	Suárez (Chevrolet)	2272


MOTORSPORT IMAGES

Der Meisterjubel von Joey Logano

Xfinity Series Phoenix

Erst Meisterschaft, dann Trauer

Ty Gibbs (Toyota) ist neuer Meister in der zweiten NASCAR-Liga. Doch neben Jubel herrschte noch viel mehr Trauer: In der Nacht nach Gibbs' größtem Triumph verstarb plötzlich sein Vater Coy Gibbs.

Von: **Michael Bräutigam**



MOTORSPORT IMAGES

Ty Gibbs holte sich den Titel in der Xfinity Series und zelebrierte diesen mit einer Polish Victory Lap

Der neue Champion der Xfinity Series ist wie gemacht für den NASCAR-Sport. Er polarisiert, er teilt aus und schreckt selbst vor Teamkollegen nicht zurück, wenn es darum geht, seinen Siegeswillen durchzusetzen. Das gefällt nicht allen, weshalb das Publikum bei der Fahrervorstellung den Enkel von Joe Gibbs auch mit Buhrufen und Pfiffen bedachte. Allem fahrerischen Talent und sportlichen Erfolg steht nämlich immer auch der „goldene Löffel" und eben die Aktion gegen Teamkollege Brandon Jones zuvor in Martinsville gegenüber. Eine explosive Mischung.

Das Rennen an sich war in Zahlen eine ähnlich dominante Angelegenheit für Gibbs wie in der ersten Liga für Logano. Tatsächlich wurde es aber eng, weil eine späte Gelbphase das Feld zusammenrücken ließ. Dazu kam dann in den letzten Runden noch Überrundungsverkehr, wodurch Noah Gragson (JR Motorsport-Chevrolet) in Schlagdistanz blieb. Doch Gibbs behielt die Nase seines Toyota Supra vorn und stellte sich unter erneuten Buhrufen dem Meister-Interview.

„Ich kann mich nur noch mal für letzte Woche entschuldigen, aber es nicht mehr ungeschehen zu machen", sagte der erst kürzlich 20 Jahre jung gewordene Champion. „Ich habe mich selbst dahin gebracht, dass ich ausgebuht werde. Aber ich möchte mich nicht deshalb an den Titel erinnern, sondern wegen all der harten Arbeit. Ein toller Job!"

Wenige Stunden nach dem Meisterjubel herrschte im Hause Gibbs dann jedoch Trauer: Tys Vater und Joes Sohn Coy Gibbs, Mitbesitzer des Gibbs-Rennstalls, starb plötzlich im Schlaf in der Nacht zum Sonntag im Alter von nur 49 Jahren. Dessen Bruder und Tys Onkel J. D. Gibbs war bereits Anfang 2019 gestorben. ■

Truck Series Phoenix

Ein Thriller bis zur Zielflagge

In einem intensiven Finale der Truck Series kämpften fast alle Finalisten bis zum Fallen der Zielflagge um die Krone. Am Ende setzte sich Zane Smith im Front-Row-Ford knapp durch.

Von: **Michael Bräutigam**



MOTORSPORT IMAGES

Zane Smith konnte sich nach zwei Vizetiteln im dritten Anlauf durchsetzen

Ausgangspunkt für das bis zuletzt offene Meisterschaftsrennen war eine von Hailie Deegan ausgelöste späte Gelbphase. In dieser nahm Titelverteidiger Ben Rhodes (ThorSport-Toyota) nur zwei neue Reifen mit und war für den vermeintlich letzten Restart auf P3 bestplatzierter Titelanwärter. Doch dann verabschiedete sich kurz vor Ende Rhodes-Teamkollege Ty Majeski mit einem Dreher aus dem Titelkampf.

Die dadurch ausgelöste Gelbphase sorgte für eine Overtime, und Zane Smith übernahm kurz nach Freigabe des Rennens die Führung von Rhodes. Der blieb trotz des schlechteren Reifenmaterials aber direkt dran, und auch Chandler Smith im KBM-Toyota wollte noch ein Wörtchen um den Sieg mitreden. In einem sehenswerten Dreikampf um Sieg und Titel setzte sich letztlich Zane Smith knapp durch, nachdem er 2020 und 2021 jeweils Vizemeister geworden war.

Smith: Teilzeit im Cup

Das sollte nicht noch einmal passieren, wie der neue Champion zu Protokoll gab. „Entweder ich stopfe das Auto mit dem Heck voran in die Mauer oder ich gehe mit dem Meisterpokal nach Hause", schilderte der Kalifornier seine Gedanken in der Victory Lane. Interessante Parallele zu Cup-Champion Joey Logano: Wie der Penske-Pilot holte auch Smith die Siege sowohl beim Auftakt in Daytona als auch nun beim Saisonfinale in Phoenix – und wie Logano bringt er es ebenfalls auf vier Saisonsiege.

2023 wird Smith versuchen, den Truck-Titel zu verteidigen. Außerdem sind einzelne Xfinity- und Cup-Einsätze geplant. ■

WTCR/TCR World Tour

Comtoyou stockt auf

Als erstes aktuelles WTCR-Team hat sich die belgische Comtoyou-Mannschaft zu einem Start in der TCR World Tour 2023 bekannt. Mit dabei soll auch Europa-Champion Franco Girolami sein.

Von: **Michael Bräutigam**

Das Comtoyou-Team als offizieller Audi-Vertreter hat angekündigt, sowohl in der World Tour als auch in der TCR Europe jeweils vier Autos einzusetzen. Fallen also beide Events zusammen, wird man insgesamt acht Autos in der Startaufstellung haben. „Unser Ziel ist, den ersten Titel in der TCR World Tour zu holen", gibt Teammanager François Verbist aus.

Bereits bei der WTCR in Bahrain am kommenden Wochenende wird man zu den etatmäßigen vier Autos noch zwei weitere RS3 einsetzen; Europa-Meister Franco Girolami und Viktor Davidovski werden die zusätzlichen Autos pilotieren. „Mein Ziel ist ganz klar, Teil der TCR World Tour zu sein", nennt Girolami einen der Beweggründe, sich nun dem Weltcup und damit den aktuell besten TCR-Piloten zu stellen. Dort trifft er auch auf seinen älteren Bruder Néstor, der als aktuell Tabellenzweiter versucht, noch den Titel einzufahren.

Die Zeichen stehen jedoch eher auf Vorentscheidung. Während Girolami und alle anderen Hondas bei 40 kg Kompensationsgewicht bleiben, haben alle anderen Autos keine Zusatz-Kilos – also auch der Hyundai von Leader Mikel Azcona nicht, der zudem besser zur Strecke in Bahrain passen sollte als der Honda. ■



TCR EUROPE

Franco Girolami und Viktor Davidovski stehen vor ihrem WTCR-Debüt

BTCC

Option-Reifen zurück

Die BTCC hat früh die Weichen für 2023 gestellt und die Regeländerungen bekannt gegeben. Wichtigste Neuerung ist die Rückkehr des Option-Reifens.

Von: **Michael Bräutigam**

Während der Corona-Zeit hatte man die alternativen Reifenmischungen auf die Seite gelegt und war seither immer nur mit einer Mischung für das ganze Wochenende unterwegs. Das gilt 2023 nur noch für die Rennen in Thruxton, wo durch die hohe Belastung weiterhin nur der harte Reifen eingesetzt wird.

Das andere Extrem sind Snetterton und Croft, wo die drei Mischungen über alle drei Rennen verteilt einmal zum Einsatz kommen müssen. Auf allen anderen Strecken muss der Optionsreifen nur ein Rennen bestreiten.

Eine weitere Regeländerung betrifft das 2022 neu eingeführte Hybrid-System. Das durften die Top 10 der Meisterschaft bzw. des vorherigen Rennens nicht so oft/lange nutzen wie der Rest des Feldes, trotzdem hatte diese Art der „Bestrafung" nicht einen so starken Effekt wie die vorher eingesetzten Erfolgsgewichte. Um diesen Effekt zu verstärken, werden die Regeln etwas überarbeitet. Die Top-Fahrer dürfen dann etwa erst bei höherer Geschwindigkeit den Zusatz-Boost abrufen.

Last but not least wird das bisher nur testweise ausgetragene Shoot-out-Qualifying bei der Hälfte aller Events installiert. Dabei dürfen die Top 10 des regulären Qualifyings zur finalen zehnminütigen Zeitenjagd antreten. ■



BTCC

Die Regeländerungen dürften für noch mehr Action in der BTCC sorgen

NACHRICHTEN

NASCAR: JOHNSON KEHRT IN DEN CUP ZURÜCK
Der siebenfache Cup-Meister der NASCAR, Jimmie Johnson, kehrt nach seinem zweijährigen IndyCar-Abenteuer zurück in den Stockcar-Sport. Als Fahrer wird er dabei aber nur eine Teilzeit-Rolle ausfüllen. Hauptsächlich steigt er als Minderheitseigner beim Team Petty GMS ein, für das er dann auch seine Einsätze bestreiten wird. Der erste geplante Start soll beim Daytona 500 am 19. Februar 2023 sein, für das er sich aber noch qualifizieren muss.

TCR ASIA: MG UND LYNK & CO TEILEN DIE SIEGE
Die beiden japanischen Hersteller MG und Lynk & Co teilten sich die Siege im chinesischen Shaoxing untereinander auf. Am Samstag feierten die MG-Fahrer David Zhu und Rodolfo Ávila. Am Sonntag waren es dann die Teamwork-Piloten Jason Zhang und Sunny Wong, die mit ihren Lynk & Co siegten.

TCR JAPAN: DAMEN-SIEG IM EX-MÜNNICH-AUTO
Beim Finale der TCR Japan in Suzuka krönte der unter Pseudonym fahrende „Hirobon" seine perfekte Saison. Nachdem er den Samstags-Titel schon vorzeitig sicher hatte, wurde er auch noch Sonntags-Meister. Die Siege auf der F1-Strecke gingen aber an andere: Am Samstag setzte sich Anna Inotsume durch, die in einem Ex-Münnich-Honda unterwegs war. Am Sonntag gewann Markenkollege Resshu Shioya.

JUNIOR CUP: HAHNE WIRD GESAMT-DRITTER
Im Abschlussbericht zum Tourenwagen Junior Cup in Ausgabe 45 hat sich leider ein kleiner Dreher eingeschlichen: Ex-Tabellenführer Linus Hahne (H&R Juniorteam) beendete die Saison als Gesamt-Dritter und Fabio Rauer (Konrad Motorsport) als Gesamt-Vierter. Wir bitten, den Fehler zu entschuldigen.

Meister Oosten (v.): Der Niederländer gewann beim Finale alle drei Rennen

Bis zum Schluss

BMW M2 CUP

Der BMW M2 Cup im Rahmen der DTM hat seine zweite Saison bestens über die Bühne gebracht. Im Rampenlicht standen Maxime Oosten und Fabian Kreim, die sich bis zum letzten Event ein Duell um den Titel lieferten.

Von: **Michael Bräutigam**

Markenpokale im Rahmen der DTM haben Tradition. Jahrelang fuhren VW Lupo, Polo und Scirocco Cup mit, gefolgt vom Audi Sport TT Cup. Und auch der Porsche Carrera Cup war lange ein Teil des Rahmenprogramms. Heutige Rennprofis wie René Rast, Philipp Eng, Kelvin van der Linde oder Philip Ellis ließen sich über die Jahre in die Meisterbücher eintragen und sind damit unter anderem Vorbild für diejenigen, die sich seit 2021 im neuen BMW M2 Cup engagieren. Denn der ist als neue Einstiegs- und Einheitsklasse die perfekte Möglichkeit, seine Fähigkeiten zu zeigen.

Das Fahrzeug, der BMW M2 CS Racing, ist dabei der Einstiegs-Rennwagen unter den BMW-Kundensportfahrzeugen. Grundsätzlich gibt es zwei Leistungsstufen. Im deutschen M2 Cup wird – im Gegensatz etwa zur Benelux-Meisterschaft – mit der kleineren Leistung (365 PS) gefahren, was für engeres Racing sorgt. Außerdem garantiert eine Zulosung der Fahrzeuge vor den Rennwochenenden dafür, dass maximale Chancengleichheit gewährt ist. Dabei wechseln auch die Fahrzeugdesigns von Event zu Event und von Fahrer zu Fahrer, lediglich die Startnummern und kleinere persönliche Sponsoren werden jeweils mitgenommen.

Kreim legte vor

Dass es aber ohnehin keine messbaren Unterschiede gibt, zeigt sich an der Tatsache, dass trotz der engen Abstände unabhängig vom zugelosten Fahrzeug stets die gleichen Namen ganz vorne auftauchen. Ganz zu Beginn der Saison war es Fabian Kreim, der einen Doppelsieg einfuhr. Damit war der letztjährige Vizemeister bestmöglich ins Unternehmen Titelgewinn gestartet. Doch der erfolgreiche Rallye-Fahrer, der seine zweite Rundstrecken-Saison bestritt, hatte in Person des erst 18-jährigen Maxime Oosten einen ebenbürtigen Gegner.

> „Ich habe mein Bestes gegeben und bin ans Limit gegangen. Am Anfang der Saison hätte ich nie gedacht, dass es so laufen wird.“
>
> Meister Maxime Oosten

Dass die beiden Titelduellanten unterschiedlicher kaum sein könnten, zeigt auch, wie breit der Cup aufgestellt ist. Oosten kam nach vielen Kart- und ersten Rundstrecken-Erfolgen 2021 als Gaststarter zum M2 Cup und blieb heuer für eine volle Saison. Kreim ist schon ein paar Jahre älter und stammt eben aus der Quertreiber-Szene.

Auf der Strecke begegneten sich der niederländische 1,92-Meter-Schlaks und der 22 cm kleinere Deutsche wie erwähnt auf Augenhöhe. Nach Kreims Auftakt-Double ging das Pendel hin und her: Am Norisring und Nürburgring machte Oosten Boden gut und übernahm in Spa sogar am Samstag die Führung, ehe Kreim am Sonntag zurückschlug. In Spielberg, wo wie schon am Nürburgring ein Rennen den Wetterbedingungen zum Opfer fiel, verkürzte Oosten wieder um zwei Zähler. Vor dem Finale in Hockenheim war es deshalb denkbar knapp: Kreim lag noch vorn, aber nur mehr sechs Punkte vor seinem Verfolger.

Als Kompensation zu den ausgefallenen Rennen fand am Ho-



BMW

Kreim (l.) und Oosten lieferten sich bis zum Finale ein spannendes Duell

ckenheim-Freitag ein zusätzliches Rennen mit Startaufstellung nach Meisterschaftsstand statt. Das ging – genau wie die Quali-Bestzeit – an Oosten, womit sich Kreims Vorsprung auf nur noch einen Punkt ausdünnte. Doch mit dem ganz großen Showdown wurde es nichts: Kurz nach Start zum ersten regulären Hockenheim-Rennen rutschte Kreim in der Bernie-Ecclestone-Kurve geradeaus, touchierte einen Gegner und riss sich ein Vorderrad ab. „Hätte ich einen besseren Startplatz gehabt, wäre ich gar nicht erst in diese Situation geraten“, so Kreim selbstkritisch. Oosten fuhr zum Sieg und musste für den Titel im entscheidenden Rennen nur noch ankommen.

Der Youngster dachte aber gar nicht ans Taktieren und holte sich mit dem dritten Sieg des Wochenendes die Meisterschaft. „Ich habe mein Bestes versucht und bin wie immer ans Limit gegangen. Am Anfang der Saison hätte ich nie gedacht, dass die Meisterschaft so ablaufen wird“, berichtete der neue Champion.

Er wird, genau wie der letztjährige Meister Louis Henkefend und der Ex-M2-Cup-Pilot Colin Caresani, für 2023 den Sprung in die DTM Trophy machen. Der ist nämlich als „Hauptpreis“ für den Champion inklusive. Caresani war es übrigens auch, der seinen Kumpel Oosten zum M2 Cup brachte. „Ich freue mich wirklich sehr auf die DTM Trophy, bald geht es schon mit den Vorbereitungen los“, so Oosten.

Günstiger bis 15. November

Bester Neueinsteiger in der Serie wurde derweil Lorenz Stegmann, der sich mit Bart Horsten und Michal Makeš einen Dreikampf um den Rookie-Titel lieferte. Makeš verlor am Norisring-Sonntag mit einem Ausfall die entscheidenden Zähler, Horsten am Spa-Sonntag, als er ebenfalls einen Nuller schrieb. Stegmann war der konstanteste und zum Saisonende auch der schnellste Rookie, womit er sich den Titel redlich verdient hat.

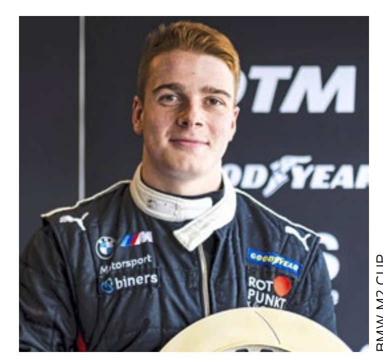
Auch die Cup-Orga kann zufrieden sein. „Im zweiten Jahr haben wir noch mal so einen großen Schritt nach vorn gemacht – und das in vielen Bereichen. Die Saison 2023 hat schon jetzt für uns angefangen. Wir erfahren so viel Zuspruch und haben bereits viele Einschreibungen“, sagt Cup-Leiter Jörg Michaelis von der Firma Project 1.

Das Paket für die Fahrer fürs kommenden Jahr: Die Einschreibung kostet netto 110 000 Euro (ab 16.11.: 120 000 Euro) und inkludiert neben Rennen und Testfahrten (nicht Schäden und Versicherung) auch viele weitere Leistungen wie etwa Simulator-Trainings, Sportprogramme, Datenanalyse – und natürlich einen Livestream, damit alle Fans und Partner die Action von Anfang bis Ende verfolgen können. ■



BMW M2 CUP

Volles Feld und enge Rennen: Der BMW M2 Cup präsentierte sich 2022 stark



BMW M2 CUP

Rookie-Meister Lorenz Stegmann

ENDSTAND FAHRERWERTUNG (TOP 10)

	Fahrer	Punkte
1.	Maxime Oosten (NL)	214 Pkte.
2.	Fabian Kreim (D)	191
3.	Lorenz Stegmann (D)	142
4.	Bart Horsten (AUS)	123
5.	Róbert Hefler (H)	120
6.	Michal Makeš (CZ)	118
7.	Marc David Müller (D)	107
8.	Tom Nittel (D)	96
9.	Alesia Kreutzpointner (D)	70
10.	Jacqueline Kreutzp. (D)	62

Gaststart BMW M2 Cup

Das volle Spa-Programm

Die MSa-Redaktion durfte beim Auftritt des BMW M2 Cup in Spa selbst Markenpokal-Luft schnuppern. In Belgien gab es das volle Ardennen-Programm.

Von: **Michael Bräutigam**

Regen oder kein Regen? Diese in Spa fast immer allgegenwärtige Frage beschäftigte das M2-Feld bei seiner Ardennen-Premiere – und damit auch den gaststartenden Redakteur. Zumindest musste er die entsprechende Reifen-Entscheidung nicht treffen, denn die legt die Serienleitung im Sinne maximaler Chancengleichheit zentral fest. Bei spontanen Reifenwechseln und dem Umstand, dass sich vier Mechaniker um jeweils drei Autos kümmern, bestünde sonst nämlich auch immer die Gefahr einer Benachteiligung.

Aufs Fahren konzentriert bleibt es im freien Training trocken, nur einige feuchte Stellen weit abseits der Ideallinie mahnen zur Vorsicht. Nach P12 von 16 Autos geht es ins Qualifying, für das der Himmel wie bestellt die Schleusen öffnet. Klarer Fall: Alle Mann und Frau bekommen Regenreifen montiert.

Weil ich im anfänglich sehr nassen Wetter nur angsthasig herumrolle, werden die Reifen kaum belastet. So habe ich noch besseres Material übrig, als die Strecke schneller wird, und am Ende springt der vierte Startplatz für beide Rennen heraus!

Im Rückwärtsgang

Nach diesem unerwarteten Highlight geht es in den Rennen freilich nicht mehr so erfolgreich ab. Mit Slicks auf noch feuchter Strecke werde ich zu Beginn durchgereicht, profitiere von zwei Ausfällen und lande letztlich auf Platz 10.

Einige Video- und Datenanalysen mit Fahrercoach David Kolkmann später fühle ich mich fürs zweite Rennen bei ähnlichen Bedingungen besser gerüstet. Doch auch die anderen schlafen nicht: Obwohl diesmal nach 30 Rennminuten nur rund 15 statt wie am Vortag über 40 Sekunden Rückstand auf den Sieger zu Buche stehen, reicht es nur zum 11. Platz. Eines steht fest: Das Feld im M2 Cup ist mehr als dicht gedrängt.

Die Fairness bleibt dabei jedoch nicht auf der Strecke. Dass es weder eine Rot- noch Safety-Car-Phase gibt, bleibt an diesem DTM-Wochenende dem M2 Cup vorbehalten. Ein Umstand, der auch bei Rennleiter Volker Ehekircher lobend Erwähnung fand. Und auch der Redakteur hat alles heile gelassen. ■



BMW M2 CUP

Mitten im Getümmel: MSa-Redakteur Bräutigam (#86) beim Gaststart in Spa

Porsche Carrera Cup

Porsche-Junior wird Champion

Laurin Heinrich (SSR Huber Racing) hat sich souverän den Titel im Porsche Carrera Cup Deutschland gesichert. In der Pro-Am- sowie Rookie-Wertung blieb es bis zuletzt eng.

Von: **Michael Bräutigam**



PORSCHE

Früher Champion: Nach dem vorzeitigen Titelgewinn fuhr Laurin Heinrich beim Finale bereits in meisterlichem Gold

Bereits beim vorletzten Saisonevent am Sachsenring durfte Laurin Heinrich den Meistertitel bejubeln. Am Start zum ersten Rennen verbremste sich mit Dylan Pereira (Phoenix) einer der Titelrivalen. Larry ten Voorde (GP Elite) gewann zwar erst, bekam aber eine Strafe, die ihn auf P5 zurückfallen ließ. Heinrich gewann und konnte damit im zweiten Lauf den Titel holen. Pereira kämpfte sich zwar an die Spitze, allerdings mit Berührung, weshalb die Rennleitung einen Platztausch anordnete. Heinrich gewann erneut und war damit beim Finale in Hockenheim nicht mehr einholbar.

Auch in der Teamwertung gab es bereits am Sachsenring die Entscheidung zugunsten des Huber-Teams. Teamchef Christoph Huber widmete den Doppel-Titel seinem Mentor Walter Lechner Senior und war auf die verfrühte Party gar nicht vorbereitet. „Wir haben für hier keine Meisterschafts-T-Shirts machen lassen, weil ich es nicht geglaubt habe", gestand Huber.

Das Finale in Hockenheim wurde damit praktisch nur noch zum Schaulaufen in der „großen" Wertung. Larry ten Voorde entschied beide Rennen klar für sich und holte sich den Vizetitel. Pereira verteidigte mit P2 im letzten Lauf Tabellenrang 3.

In der Pro-Am-Wertung ging Jan-Erik Slooten (Phoenix) mit vier Punkten Vorsprung vor Carlos Rivas (Black Falcon) ins letzte Rennen. Rivas musste gewinnen und Slooten maximal Dritter werden, damit sich das Titelrennen noch drehte. Tatsächlich stand es in der letzten Runde so, ehe Slooten einen Angriff auf P2 lancierte – der aber im Kies endete. Damit war Rivas zum dritten Mal in Folge Pro-Am-Meister.

Bei den Rookies holte sich nach engem Finale Lorcan Hanafin (Fach Auto Tech) den Titel. ■

International GT Open

Dreikampf um die Meisterschaft

Noch drei Fahrerduos hatten beim Finale der GT Open in Barcelona Titelchancen. Am Ende feierte das Oregon-Lambo-Team mit Benjamín Hites und Leonardo Pulcini.

Von: **Michael Bräutigam**



GT OPEN

Bunte Titelträger: Benjamín Hites und Leonardo Pulcini setzten sich durch

Neben dem chilenisch-italienischen Gespann waren auch die Teamkollegen Kevin Gilardoni und Glenn van Berlo sowie die McLaren-Fahrer Nick Moss/Joe Osborne (Optimum Motorsport) im Rennen um den großen Pott.

Beim ersten Lauf war es der Getspeed-Mercedes von Fabian Schiller und Al Faisal Al Zubair, der sich den Sieg sicherte. Hinter Klaus Bachler und Riccardo Cazzaniga (Dinamic-Porsche) holten Hites/Pulcini P3 und brachten sich damit in die beste Ausgangslage für die Titelentscheidung.

Van Berlo/Gilardoni waren dagegen nach nur P9 im Samstagslauf rechnerisch aus dem Rennen. Das hielt sie aber nicht davon ab, im letzten Rennen den dritten Saisonsieg einzufahren.

Das Schwesterauto holte P5 und sicherte sich damit den Titel. Das Oregon-Team hatte mit Sieg, Titel und dem zusätzlichen Gewinn der Teamwertung gleich dreimal Grund zum Jubeln.

Landgraf und Getspeed

In der Pro-Am-Wertung war der Titel ebenfalls noch bis zum letzten Rennen offen. Hier setzten sich letztlich Marcin Jedlinski und Karol Basz im Audi von Olimp Racing durch – vor Reema Juffali/Adam Christodoulou (Theeba-Mercedes) und Yannick Mettler/Dexter Müller (SPS-Mercedes).

Die Am-Wertung war dagegen fest in österreichischer Hand. Mit insgesamt acht Klassensiegen in den 13 Rennen ging der Titel klar an Alexander Hrachowina und Martin Konrad im Landgraf-Mercedes. Dahinter ging es mit Mercedes-Piloten in einem deutschen Team weiter: Platz 2 ging an Kiki Sak Nana vor seinem Getspeed-Teamchef Adam Osieka. ■

GTC Race

Die Audi-Festspiele

Audi blieb im GTC Race 2022 unbesiegt. Beim Saisonfinale holte sich Max Hofer im Aust-R8 ganz abgeklärt den GT3-Titel. In der GT4-Klasse setzte sich Julian Hanses durch.

Von: **Michael Bräutigam**

Hofer hatte es im letzten Saisonrennen in Hockenheim selbst in der Hand: Wenn er gewinnen würde, wäre er Meister. Das setzte der österreichische GT-Masters-Laufsieger auch um, obwohl es der Wettergott beim Finale wahrlich nicht gut mit den Protagonisten meinte. Doch auch im strömenden Regen war Hofer nicht zu stoppen: Sieg und Titel für den 23-Jährigen.

Auch die Teamwertung ging an Aust Motorsport, während mit Dino Steiner ein weiterer Aust-Pilot die Am-Wertung gewann. Die Semi-Pro-Wertung ging dagegen an Audi-Fahrer Robin Rogalski von Seyffarth Motorsport. Die GTC60-Wertung für die Langstreckenrennen ging ausnahmsweise nicht an Audi: Hier setzte sich Carrie Schreiner durch, die im Saisonverlauf für Schaeffler-Paravan und Schnitzelalm mit Mercedes-AMGs unterwegs war.

Bei den GT4-Fahrzeugen war Julian Hanses im Mercedes-AMG GT4 von CV Performance der dominierende Fahrer. Der GT4-Champion des GTC Race war es auch, der sich bei einer Sichtung die nun zwei Jahre GT3-Förderung sichern konnte. Auch Finn Zulauf, der in diesem Jahr erster GT3-Förderfahrer war, bekommt im Zuge der Erweiterung des Förderprogramms noch ein zweites Jahr in der Topklasse. 2023 werden wieder die besten GT4-Fahrer zur Sichtung geladen. ■



GTC RACE

Auch vom Regen nicht zu stoppen: Max Hofer holte sich den GT3-Titel

STT H&R Cup

Alzen schafft Hattrick

Mit einer nahezu perfekten Saison holte sich Uwe Alzen in seinem Audi R8 LMS den dritten STT-Titel in Folge. Die Entscheidung fiel trotzdem erst im letzten Lauf am Nürburgring.

Von: **Michael Bräutigam**

Dominanter kann eine Saison kaum aussehen: Alle bis auf einen Gesamtsieg gingen an Uwe Alzen, nur einmal musste er wegen eines Reifenschadens seinem Bruder Jürgen (Ford GT) die Bühne überlassen, holte da aber immerhin noch P2.

Weil es aber zum einen keine Streichergebnisse gibt, zum anderen doppelte Punkte beim Finale ausgeschüttet werden, war an verfrühtes Feiern nicht zu denken. Denn auch Ralf Glatzel (BMW M4 GT4) und Lucas Baude (Mini Cooper JCW) hatten noch realistische Chancen – mussten aber auf einen Fehltritt des Leaders hoffen. Der gab sich mit all seiner Routine aber keine Blöße, holte beim Finale am Nürburgring zwei weitere Siege und war damit klarer Champion. Der Vizetitel ging knapp an Glatzel.

Für Alzen sprang sogar noch ein schönes Preisgeld heraus: Als Sieger eines von einem Sponsor unterstützten „Europa-Cups" bekam er 10 000 Euro Zusatzprämie, die er aber gleich seinen zwei Mechanikern weitergab.

Für Alzen wird es wohl keine weitere Titelverteidigung geben. Der Betzdorfer kündigte an, künftig nicht mehr im gesehenen Umfang Motorsport betreiben zu wollen. Aber wer weiß, was im Winter noch passiert. ■



HOLZER

Hatte alle im Griff: Uwe Alzen erlangte deutlich den STT-Titel 2022

NACHRICHTEN

RCN: ADRENALIN AUCH IN DER ZWEITEN LIGA VORN

Das Adrenalin-Team, das sich 2022 einmal mehr die NLS-Meisterschaft sichern konnte, durfte auch in der Rundstrecken-Challenge Nürburgring als zweiter Nordschleifen-Liga jubeln. Beim Saisonfinale machten der frisch gebackene NLS-Meister Oskar Sandberg sowie Daniel Ostermann (BMW) mit einem weiteren Klassensieg alles klar und holten sich die Meisterschaft.

GLP: NOCH EIN TITEL FÜR VATER-SOHN-GESPANN

Auch die Gleichmäßigkeitsprüfung auf der Nordschleife sah bekannte Champions: Udo und Oliver von Fragstein (Ford) holten sich beim Saisonfinale den Sieg und damit ihren vierten GLP-Titel.

CTT: SCHMITT AM ENDE HAUCHDÜNN VORN

Jens Schmitt (Renault Clio RS III Cup) ist neuer Meister der Cup- und Tourenwagen-Trophy. Am Ende setzte sich der 21-Jährige nur um 0,17 Punkte (!) gegen Marc Ullrich im Porsche 997 Cup durch.

TROFEO LAMBORGHINI: PIQUET HOLT WELTPOKAL

Nelson Piquet Jr. (Ansa Motorsports) hat sich am Wochenende beim Lamborghini-Weltfinale in Portimão den Titel gesichert. Am Samstag musste er sich noch dem Bonaldi-Duo Loris Spinelli/Max Weering geschlagen geben, mit einem Sieg am Sonntag drehte der Solist das Rennen aber noch. In der europäischen Trofeo standen Spinelli/Weering bereits vorm Finale als Meister fest.

CLIO CUP: ENGES DUELL UM DEN EUROPA-POKAL

Mit den beiden Franzosen Anthony Jurado und Nicolas Milan haben noch zwei Fahrer Chancen auf den Meistertitel im Renault Clio Cup Europe. Vor dem Finale in Jarama kommendes Wochenende trennen beide nur 24 Zähler – maximal 100 sind zu holen.



Raus-schmeißer

Álex Rins stahl beim Abschied von Suzuki sogar dem Titelkampf die Show und gewann das letzte Rennen der Blauen. Fabio Quartararo kämpfte bis zum Ziel, aber zum Weltmeister wurde Francesco Bagnaia gekürt, was die Italiener in Extase versetzte.

Von: **Dian Sulistiyowati**

Der grauhaarige Shinichi Sahara stand mit glasigen Augen da. Wovon der japanische Suzuki-Ingenieur vor dem Rennen nur in leisen Worten geträumt hatte, wurde wahr: Álex Rins hatte das letzte Rennen von Suzuki gewonnen. Still schweifte der MotoGP-Mastermind der Blauen durch die Box und bedankte sich ein letztes Mal bei seiner strahlenden, aber wehmütigen Mannschaft und umarmte seinen italienischen Teammanager Livio Suppo.

Eine Box weiter brach die Hölle los. Beim Ducati-Werksteam sprangen alle auf und ab, auf der Tribüne auf dem Boxendach darüber tobte die Menge. Francesco Bagnaia war zwar bis auf den zehnten Platz zurückgefallen, doch auch dies hatte gereicht, um nach unendlich langen 5524 Tagen seit Casey Stoners Titelgewinn Ducati endlich den zweiten Fahrer-Titel in ihrer MotoGP-Geschichte zu bescheren.

In Turn 2 tobte eine weitere Show. Teamchef Paolo Ciabatti nahm dort seinen frischgekürten Weltmeister in Empfang, gemeinsam mit Gino Borsoi, bei diesem Rennen letztmals Teamchef von Aspar, wo Bagnaia 2016 seine ersten Siege in der Moto3 gefeiert hatte, und VR46-Teamchef Pablo Nieto, mit dem der damals 21-jährige Italiener Moto2-Weltmeister wurde. Die Moto3-Mahindra mit der Startnummer 21 und die Kalex mit der Startnummer 42 standen ebenfalls da. Dem neuen MotoGP-Weltmeister wurde ein rotes T-Shirt übergestülpt, auf dessen Vorderseite eine große 1 und hinten 21+42=63 stand, das Zahlenspiel seiner Startnummern durch die GP-Klassen. Diesen Code musste Bagnaia auch auf einem Safe eingeben. Dieser öffnete sich, goldenes Konfetti flog durch die Luft, und der goldene Helm kam zum Vorschein. Das ganze Stadion hallte von italienischen Freudenhymnen, die eine weitere Stunde lang nicht enden wollten. Erst jetzt wurde klar, was dieser Titel den Italienern bedeutet. Die ganze Anspannung, die sich über das Wochenende aufgebaut hatte, entlud sich nun.

> „Es war deutlich wärmer als an den Vortagen, und mein Vorderreifen wurde auf der linken Seite zu weich. Dort habe ich das Rennen verloren, noch durch die Angriffe zu Rennbeginn.“
>
> Fabio Quartararo

Viel Stress

Zwar benötigte der Ducati-Werkspilot nur noch maximal zwei Punkte zum Titelgewinn, doch jeder im Team wusste, dass im Motorsport alles passieren kann. Während Teamkollege Jack Miller von einer Bestzeit zur nächsten eilte, tat sich der Titelkandidat auch sichtbar schwer. Fabio Quartararo hingegen war die Lässigkeit in Person. Er hatte in FP4 die klar beste Pace. Auch, dass er sich nur auf den vierten Startplatz qualifizieren konnte und die beiden Ducatis von Jorge Martín und Jack Miller sowie die Honda von Marc Márquez vor ihm standen, konnte seine Laune nicht verderben. „Ich habe nichts zu verlieren“, stellte er immer wieder klar. „Ich kann jedes Risiko eingehen, um zu gewinnen.“

Doch nach dem Start war es Álex Rins, der von noch einen Startplatz weiter hinten granatenmäßig wegkam, auch den Bremspunkt ideal setzte und als Erster in die erste Kurve stach. Martín



Das blaue Wunder: Álex Rins führte vom Start bis zum Ziel und verabschiedete Suzuki mit Stil

SUZUKI



YAMAHA

Gleich kracht's: Bagnaia (#63) büßte beim Angriff auf Quartararo Flügel ein



MOTOGP

Weltmeister Francesco Bagnaia



MOTOGP

Start: Álex Rins (#42) bereits vorn, Bagnaia voll auf Angriff, Quartararo in der Zwickmühle

und Márquez reihten sich hinter ihm ein, dann folgte Quartararo und gleich dahinter die beiden Werks-Ducatis von Miller und Bagnaia. Der WM-Leader schaltete auf Angriff. Er machte sich über Quartararo her, um gleich dessen Rhythmus zu stören und eine Lücke zwischen ihm und der Spitze aufreißen zu lassen. Doch beim munteren Gerangel der beiden Titelkandidaten verhakten sich die Verkleidungen, und an der Ducati riss rechts der obere seitliche Flügel ab. Danach fiel Bagnaia zurück. Doch Quartararo hatte nun mehr als zweieinhalb Sekunden zur Spitze und vier Fahrer vor sich, von denen keiner etwas zu verlieren hatte – alle wollten nur den Sieg.

Als Márquez in der neunten Runde umkippte, kam wieder etwas Hoffnung in der Yamaha-Box auf. Doch als dann KTMs Speerspitze Brad Binder plötzlich der schnellste Mann auf der Strecke war und auch die Yamaha hinter sich brachte, war klar, dass das Wunder nicht mehr passieren würde. „Es war deutlich wärmer als an den Vortagen, und mein Vorderreifen wurde auf der linken Seite zu weich, dort habe ich das Rennen verloren", stellte Quartararo klar. Jack Miller stürzte, nachdem ihn Binder überholt hatte. Dann wurde der KTM-Überflieger etwas von Jorge Martín aufgehalten, und Quartararo kam wieder etwas heran. Doch Binder konnte auch die Pramac-Ducati schnappen und machte Jagd auf Rins. Wenn er auch noch bis auf vier Zehntelsekunden herankam, machte der Spanier das blaue Wunder wahr.

Schlechtestes Rennen

Bagnaia fiel bis auf den zehnten Platz zurück, doch das war in dieser Situation egal. „Zu Beginn des Rennens fühlte sich mein Bike richtig gut an, doch nachdem der Flügel abbrach, hatte ich kein Gefühl mehr für die Front. So habe ich nur darauf geachtet, kein unnötiges Risiko einzugehen", schilderte der frischgekrönte Weltmeister die wohl längsten 27 Runden seines Lebens. „Aber ich bin bei meinem schlechtesten Rennen in dieser Saison Weltmeister geworden. Und damit wurde ein Traum wahr." ■

DREI FRAGEN AN ÁLEX RINS



WAR DIESER START-ZIEL-SIEG DER PERFEKTE ABSCHLUSS MIT SUZUKI?

Es war wirklich unglaublich. Ich habe versucht, das ganze Wochenende ruhig zu bleiben, was meine Gefühle und das ganze Drum und Dran angeht. Aber als ich mich in der Startaufstellung von meinen Teammitgliedern verabschiedet habe, habe ich furchtbar geweint, denn es waren sehr schöne sechs Jahre. Ich musste mich zwingen, damit aufzuhören, denn ich hatte ja ein Rennen vor mir. Ich habe von P5 einen perfekten Start hingelegt, war Erster in der ersten Kurve, aber das Rennen von der Spitze zu kontrollieren, war diesmal nicht einfach. Ich hatte zwar alle Runden geführt, aber der Nächste hinter mir lag immer nur 0,5 bis 0,7 Sekunden zurück. Da durfte man keinen Fehler machen. Aber wir haben es geschafft, und darauf bin ich sehr stolz. Wir konnten zeigen, dass Suzuki noch immer in der Lage ist zu gewinnen.

WAR DER AUSSTIEG FALSCH?

Ich muss die Entscheidung akzeptieren. Aber dieses Projekt hätte noch so viel Potenzial. Es wäre schön, wenn sie mir dieses Motorrad geben würden, das ist mein größter Wunsch.

WIE WAR ES, SICH NACH DIESEM SIEG VOM TEAM ZU VERABSCHIEDEN?

Es war schon speziell, alle Teammitglieder glücklich zu sehen. Es war so ein letzter Moment. Ich werde meine Karriere jetzt in einer anderen Box weitermachen. Ich bin froh, dass ich das kann, aber doch traurig.

Guter Abschluss



POLARITY PHOTO

Das letzte Wochenende der Saison hat KTM für vieles versöhnt. Zweiter Platz für Brad Binder, fünfter für Miguel Oliveira, dazu fast Top 5 in der Fahrerwertung und zweiter Platz der Teamwertung können sich sehen lassen.

Von: **Imre Paulovits**

Nachdem Brad Binder nur vier Zehntelsekunden hinter Sieger Álex Rins abgewunken wurde, war die Laune in der KTM-Box bei Konzernchef Stefan Pierer, Vertriebschef Hubert Trunkenpolz und Renndirektor Pit Beirer mehr als ausgelassen. „Wir haben wieder mal unsere eigenen Regeln gebrochen und ein neues Chassis an die Strecke geschafft. Wir waren uns aber sicher, dass es das machen würde, was wir wollten", schmunzelte Pit Beirer. Die Fahrer hatten mehr Drive-Grip gefordert, so kam ein neuer Rahmen mit geändertem Bereich um die Schwingenaufnahme und im Lenkkopfbereich. „Ich habe klar mehr Traktion beim Gasanlegen, dafür ist der neue Rahmen beim Einlenken etwas nervöser", stellte Brad Binder fest.

„Brad steckte zu Beginn hinter den beiden Titelaspiranten fest und hatte den Anstand, sie in kein Risiko zu bringen, wenn er sie überholt", vermerkte Pit Beirer. Zum Schluss war er der schnellste Mann auf der Strecke. Und obwohl er in den letzten acht Runden noch zwei Sekunden zu fahren hatte und dabei noch Miller und Martín überholen musste, wurde es zum Schluss noch richtig knapp. „Es ist die erste Saison seit Langem, dass ich kein Rennen gewinnen konnte, und ich bin mit der Einstellung nach Valencia gekommen, dass ich unbedingt gewinnen muss. Das hat zwar nicht geklappt, aber dieser zweite Platz tut auch richtig gut", stellte Binder fest. „Die KTM-Leute haben Unglaubliches geleistet. Ich hatte in diesem Rennen das beste Motorrad, das wir dieses Jahr hatten."

Miguel Oliveira kam bei seinem KTM-Abschied ebenfalls gut in Fahrt und wurde Fünfter. „Unser Speed war unglaublich", freute er sich. „Das hätte fürs Podest gereicht, ich bin aber von zu weit hinten gestartet." Dass Raúl Fernández und Remy Gardner bei ihrem Abschied 12. und 13. wurden, machte den guten Saisonabschluss komplett. ■

KOMMENTAR

ES WAR EIN GEWALTIGES FINALE. Dass mit Francesco Bagnaia auf Ducati etwas wiederbelebt wurde, das es seit 50 Jahren nicht mehr gab und das die glorreiche Zeit von Giacomo Agostini und MV Agusta wiederbelebt hat, brachte eine Euphorie ins prallgefüllte Stadion des Circuit Ricardo Tormo, die auch die Spanier mitriss. Solche Momente zeigen, was die Treibkraft der Weltmeisterschaft ist: Die südländische Begeisterungsfähigkeit. Außer in Sachsen kann man bei uns leider lange nach einer solchen Begeisterung für den Motorsport suchen. Da muss es nicht verwundern, dass die MotoGP immer spanischer wird. Im nächsten Jahr hat die Familie Ezpeleta noch mehr Einfluss auf das Geschehen. Und dass sie das größte spanische Arbeitsmedizin-Unternehmen mit ins Boot geholt haben zeigt, in welche Richtung es geht.



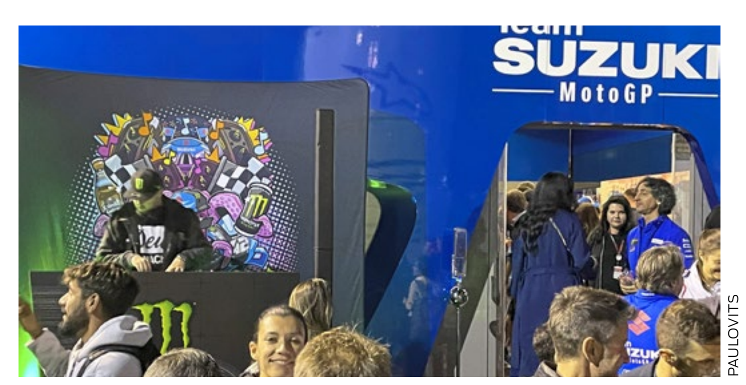
Imre Paulovits
Leiter Motorradsport

AUS DEM FAHRERLAGER

VIEL PROMINENZ
Das große Finale ließen sich auch Motorsport-Größen nicht entgehen. Fernando Alonso war Gast bei Aprilia, Giacomo Agostini schaute abwechselnd bei Francesco Bagnaia und Fabio Quartararo vorbei, und Valentino Rossi stand seinen Fahrern das ganze Wochenende zur Seite.

ITALIENISCHE FREUDEN
Wenn man es nicht miterlebt hätte, hätte man es nicht geglaubt, was der Titelgewinn von Francesco Bagnaia beim Team und den angereisten Schlachtenbummlern ausgelöst hat. Ihre Rufe ebbten auch eine Stunde nach dem Rennen nicht ab. Und als Bagnaia in der Pressekonferenz saß, kamen gut zwanzig von ihnen rein, übergossen den Weltmeister mit Prosecco und feierten mehrere Minuten lang lautstark mit ihm.

GROSSE ABSCHIEDSPARTY
Vor Suzukis MotoGP-Ausstieg ließ es das sympathischste Team des MotoGP-Fahrerlagers am Samstagabend noch einmal richtig krachen. Einst hatte Michael Bartholemy bei Marc VDS die Tradition eingeführt, den letzten Abend vor dem WM-Finale mit großem Pulpo-Essen und DJ zu feiern, die Suzuki-Leute hatten es übernommen, und neben Abschiedstränen wurde auch viel gelacht, gefeiert und getanzt. Zum Abschied hatte ein Comic-Künstler die Geschichte der GSX-RR grafisch umgesetzt. Diese hing nicht nur groß an der Wand, sondern wurde zusammen mit Abschieds-T-Shirts auch im A4-Format an die Gäste verteilt. Die beiden Werks-Suzukis starteten mit allerlei Widmungen auf der Verkleidung ins Rennen. Beim letzten gemeinsamen Foto und dem von den permanenten Journalisten organisierten Abschiedsfest für die beiden Pressesprecher Alberto Gomez und Federico Tondelli wurden noch einmal Abschiedstränen vergossen. Das Team, das einst Davide Brivio aufgebaut hatte und das bis zum Schluss seinen Geist in sich trug, wird dem Paddock fehlen. Brivio kam auch nach Valencia und verabschiedete sich von allen persönlich. ■ IP



PAULOVITS

Suzuki-Abschiedsparty: Bei Pulpo und Tanzmusik auch Tränen vergossen

MOTOGP-ERGEBNISSE

Valencia (E) – 6. November 2022 20. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 108,135 km über 27 Runden à 4,005 km. 24 Fahrer gestartet, 17 gewertet. Wetter/Piste: trocken, Luft: 27 Grad, Asphalt: 32 Grad. Schnitt des Siegers: 156,8 km/h.

RENNERGEBNIS

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Topspeed	Schnellste Rd.	Reifen v./h.	Punkte
1.	Álex Rins (E)	Suzuki GSX-RR	27	41.22,250 min	325,8 km/h	1.31,345 min	H/M	25
2.	Brad Binder (ZA)	KTM RC16	27	+0,396 sec	332,1 km/h	1.31,192 min	H/M	20
3.	Jorge Martín (E)	Ducati D16 GP22	27	+1,059 sec	330,5 km/h	1.31,294 min	H/M	16
4.	Fabio Quartararo (F)	Yamaha YZR-M1	27	+1,911 sec	330,5 km/h	1.31,410 min	H/M	13
5.	Miguel Oliveira (P)	KTM RC16	27	+7,122 sec	330,5 km/h	1.31,693 min	H/M	11
6.	Joan Mir (E)	Suzuki GSX-RR	27	+7,735 sec	327,4 km/h	1.31,688 min	H/M	10
7.	Luca Marini (I)	Ducati D16 GP22	27	+8,524 sec	332,1 km/h	1.31,568 min	H/M	9
8.	Enea Bastianini (I)	Ducati D16 GP21	27	+12,038 sec	337,0 km/h	1.31,687 min	H/M	8
9.	Francesco Bagnaia (I)	Ducati D16 GP22	27	+14,441 sec	335,4 km/h	1.31,701 min	H/M	7
10.	Franco Morbidelli (I)	Yamaha YZR-M1	27	+14,676 sec	328,9 km/h	1.31,794 min	H/M	6
11.	Marco Bezzecchi (I)	Ducati D16 GP21	27	+17,655 sec	335,4 km/h	1.31,722 min	H/M	5
12.	Raúl Fernández (E)	KTM RC16	27	+24,870 sec	327,4 km/h	1.32,023 min	H/M	4
13.	Remy Gardner (AUS)	KTM RC16	27	+26,546 sec	325,8 km/h	1.32,197 min	H/M	3
14.	Takaaki Nakagami (J)	Honda RC 213 V	27	+26,610 sec	327,4 km/h	1.32,234 min	H/S	2
15.	Fabio Di Giannantonio (I)	Ducati D16 GP21	27	+31,819 sec	330,5 km/h	1.32,041 min	H/M	1
16.	Cal Crutchlow (GB)	Ducati D16 GP21	27	+1.28,870 min	327,4 km/h	1.32,013 min	H/M	-
17.	Álex Márquez (E)	Honda RC 213 V	27	+1 Runde	327,4 km/h	1.32,179 min	H/S	-
	Nicht gewertet:							
	Jack Miller (AUS)	Ducati D16 GP22	22	+5 Runden	317,5 km/h	1.31,381 min	H/M	-
	Johann Zarco (F)	Ducati D16 GP22	15	+12 Runden	332,1 km/h	1.31,695 min	H/M	-
	Maverick Viñales (E)	Aprilia RS-GP	15	+12 Runden	328,9 km/h	1.31,663 min	H/M	-
	Marc Márquez (E)	Honda RC 213 V	9	+18 Runden	327,4 km/h	1.31,419 min	H/M	-
	Pol Espargaró (E)	Honda RC 213 V	4	+23 Runden	332,1 km/h	1.31,923 min	H/M	-
	Darryn Binder (ZA)	Yamaha YZR-M1	4	+23 Runden	325,8 km/h	1.32,465 min	H/M	-
	Aleix Espargaró (E)	Aprilia RS-GP	3	+24 Runden	328,9 km/h	1.36,052 min	H/M	-

STARTAUFSTELLUNG

	Fahrer	Zeit
1.	Martín	1.29,621 min
2.	M. Márquez	1.29,826 min
3.	Miller	1.29,834 min
4.	Quartararo	1.29,900 min
5.	Rins	1.29,940 min
6.	Viñales	1.29,955 min
7.	B. Binder	1.30,039 min
8.	Bagnaia	1.30,049 min
9.	Zarco	1.30,102 min
10.	A. Espargaró	1.30,124 min
11.	Marini	1.30,143 min
12.	Mir	1.30,241 min
13.	Bastianini	1.30,193 min
14.	Oliveira	1.30,236 min
15.	A. Márquez	1.30,453 min
16.	Morbidelli	1.30,504 min
17.	Crutchlow	1.30,548 min
18.	Bezzecchi	1.30,588 min
19.	Di Giannantonio	1.30,695 min
20.	Gardner	1.30,804 min
21.	P. Espargaró	1.30,936 min
22.	Fernández	1.31,676 min
23.	Binder	1.31,989 min
24.	Nakagami	1.30,830 min

WM-STAND FAHRER

	Fahrer	Punkte
1.	Bagnaia	265
2.	Quartararo	248
3.	Bastianini	219
4.	A. Espargaró	212
5.	Miller	189
6.	B.Binder	188
7.	Rins	173
8.	Zarco	166
9.	Martín	152
26.	Bradl	2

WM-STAND MARKEN

	Marke	Punkte
1.	Ducati	448
2.	Yamaha	256
3.	Aprilia	248
4.	KTM	240
5.	Suzuki	199
6.	Honda	155

WM-STAND TEAMS

	Team	Punkte
1.	Ducati Lenovo Team	454
2.	Red Bull KTM Factory Racing	337
3.	Aprilia Racing	334
4.	Pramac Racing	318
5.	Monster Energy Yamaha MotoGP	290
6.	Team Suzuki Ecstar	260
7.	Gresini Racing MotoGP	243
8.	Mooney VR46 Racing Team	231
9.	Repsol Honda Team	171
10.	LCR Honda	98

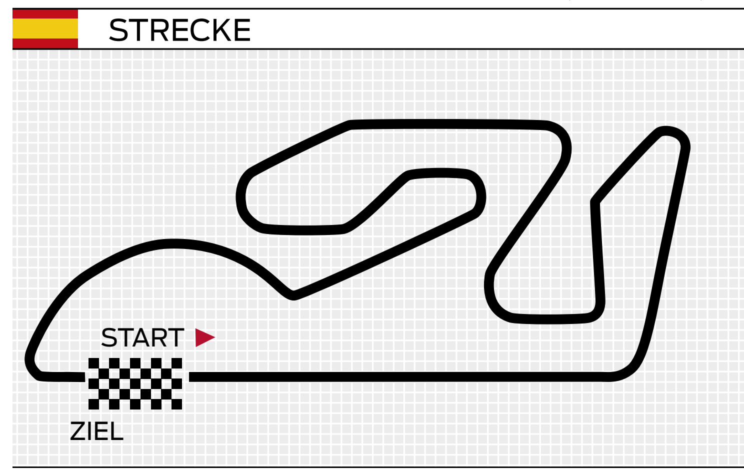
„Von diesem Moment habe ich mein ganzes Leben geträumt. Ich habe während all der Aufs und Abs meiner Karriere nie damit aufgehört. Jetzt ist es wahr geworden.“

Francesco Bagnaia

CIRCUIT RICARDO TORMO 4,005 KM

Rundenrekord: **1.31,042, Francesco Bagnaia (Ducati), 2021**
Quali-Rekord: **1.29,401, Jorge Lorenzo (Yamaha), 2016**
Topspeed-Rekord: **337,0 km/h, Andrea Dovizioso 2020, Johann Zarco und Jack Miller 2021, Enea Bastianini 2022 (alle Ducati)**

STRECKE





Der Junge in den Goldflocken: Francesco Bagnaia ist neuer MotoGP-Weltmeister

Kampf bis zum Schluss und V



Teamkollegen unter sich: Pedro Acosta (#51) bekam Druck von Augusto Fernández

POLARITY PHOTO

Kurz bevor Ai Ogur stürzte, trennte ihn nur ein halber Punkt von WM-Leader Augusto Fernández. So war dieser Weltmeister, aber der Sieg von seinem Teamkollegen Pedro Acosta zeigt, mit welchem Niveau bei der nächstjährige Moto2-WM gerechnet werden muss.

Von: **Imre Paulovits**

Die Spannung war nicht zu überbieten. Augusto Fernández war mit neuneinhalb Punkten Vorsprung vor Ai Ogura ins Finale gestartet, und er und sein Teamkollege Pedro Acosta hatten in den Trainings die schnellste Pace vorgelegt. Doch Ogura wuchs im Rennen über sich hinaus und stritt mit Alonso López und Toni Arbolino um die Führung. Als er Zweiter war und

MotoGP

Neue Stufe der IT im Motorsport

Das nächstjährige RNF-Aprilia-Satellitenteam hat sich mit dem Cybersicherheits-Unternehmen CryptoData zusammengetan. Gemeinsam wollen sie ein ganz neues Zeitalter der digitalen Möglichkeiten im Motorsport eröffnen.

Von: **Imre Paulovits**

Dass bei der Vorstellung des neuen Aprilia-Satellitenteams Carmelo Ezpeleta mit am Tisch saß, zeigte die tiefe dieses Projekts. Und tatsächlich war es der Dorna-CEO, der das Team des einstigen Sepang-Geschäftsführers Razlan Razali mit dem rumänischen IT-Konzern CryptoData zusammenbrachte. Das junge Unternehmen aus der Ost-Ecke der EU hatte sich bereits als Hauptsponsor des Grand Prix von Österreich bemerkbar gemacht, nun werden sie ein fester Bestandteil der MotoGP werden. Denn sie sind nicht nur Hauptsponsor des Teams, sie haben sich gleich eingekauft und sind Mehrheitseigentümer geworden. „Das zeigt den Ernst dieses Engagements“, stellte Razali gleich klar.

Der Malaysier ist zwar erst seit 2019 mit seinem Team in der MotoGP vertreten, hat seither aber bereits turbulente Zeiten erlebt. Gleich im ersten Jahr wurde bei ihm Fabio Quartararo Rookie des Jahres, 2020 führte er lange die WM an, schließlich wurde der zweite Pilot, Franco Morbidelli, Vizeweltmeister. Im Vorjahr gab Valentino Rossi bei ihm seine Abschiedsvorstellung, dieses Jahr Andrea Dovizioso.

Razali war selbst IT-Entwickler, bevor er in den Motorsport einstieg, so spricht er eine Sprache mit seinen neuen Partnern. Diese wollen nun die Möglichkeiten ihrer Firma, deren 200 Angestellte ein Durchschnittsalter von 28 Jahren haben, im Motorsport entfalten. Nach den Vorstellungen von Marketingchef Bogdan Maruntis könnten sie damit die MotoGP auf eine neue digitale Ebene und über die Formel 1 heben. Er meinte dies aber eher von den digitalen Marketingmöglichkeiten her. Mit der Motor-Programmierung wollten sich seine Leute vorerst nicht beschäftigen. Aber wie man sich die Zukunft des Teams vorstellen muss, zeigte sich am Rennsonntag, als Cal Crutchlow und Darryn Binder mit in grellen Neonfarben lackierten Verkleidungen an den Start rollten. ■

RNF

Abschied von Yamaha: Mit diesem Ornat wird RNF-Aprilia für Aufsehen sorgen

orgeschmack

Fernández Fünfter, lagen sie nur noch 0,5 Punkte auseinander. Doch dann stürzte López , Fernández war Vierter, und dann machte sich sein Teamchef Pedro Acosta an Ogura heran. Nachdem er ihn überholt hatte, konterte der Japaner gleich, doch im schnellen Turn 7 flog er spektakulär ab. Fernández war nun Weltmeister. Doch dies hinderte ihn nicht daran weiter mächtig Gas zu geben. Er machte Jagd auf seinen Teamkollegen, sie überholten bald den führenden Arbolino und schlugen ein Tempo weit jenseits des restlichen Feldes an. „Ich habe vorn gepusht, wie ich nun konnte, aber der Abstand wurde einfach nicht größer", wunderte sich Acosta. „Ich habe mich gefragt, wie lange er es machen kann." Doch schließlich konnte der Moto3-Weltmeister von 2021 seine über das ganze Wochenende schnellere Pace ins Ziel bringen. Fernández hüllte sich in eine goldene Kombi und konnte seine Freude auch Stunden später noch nicht verbergen, bevor er nun als Weltmeister in die MotoGP aufsteigt. Ogura war über den verlorenen Titel nicht zu sehr geknickt. „Ich habe gewusst, dass mich bei der Form von Augusto nur der Sieg zum Titel bringt. Ich habe alles versucht, dann kam der Sturz. Ich denke, ich hatte eine gute Saison und ich werde nächstes Jahr wieder um den Titel kämpfen." Dass er mit Acosta eine harte Nuss zu knacken hat, ist ihm aber bewusst.

Bei Marcel Schrötter gab es einen emotionalen Abschied von IntactGP und der Moto2. Der 29-Jährige kam mit einem langen Stoppie zur Box und vollführte ein gewaltiges Burnout, dann umarmte er jeden im Team und es flossen Abschiedstränen. „So lange wie ich in dem Team war, das ist schon etwas Besonderes", blickte Schrötter zurück. „Wir haben auch noch ein einigermaßen ordentliches Ergebnis einfahren können. Es war sehr emotional, aber ich denke, so richtig bewusst wird der Abschied erst, wenn ich zu Hause bin." ■

NACHRICHTEN

MOTORRAD-WM

FIM-Sicherheitsoffizier Franco Uncini geht nach seiner 30. Saison in dieser Position in den Ruhestand. Sein Nachfolger wird Bartolomé Alfonso, der bislang Geschäftsführer des Losail International Circuit, des Motorland Aragón und zuletzt der Rennstrecken-Entwicklungsfirma Racing Loop war. Dass er allerdings mit Carmelo Ezpeleta verwandt ist, sorgte gleich für einige Spekulationen. Vor allem die spanischen GP-Fahrer nahmen ihn aber in Schutz. „Man sollte nicht nach seinem Namen urteilen. Tomé ist ein absoluter Spezialist, er kennt Rennstrecken wie keiner von uns. Er kennt sich mit Asphaltsorten, Auslaufzonen und dem ganzen technischen Umfeld aus", meinte Aleix Espargaró. „Es muss nicht unbedingt ein Fahrer diese Position einnehmen, zumal er mit Loris Capirossi einen als Partner hat." Auch bei der medizinischen Versorgung an der Strecke wird nächstes Jahr ein neues Kapitel aufgeschlagen. Die einst von Dr. Claudio Costa gegründete Clinica Mobile wird von der spanischen Quironpreventión abgelöst. Diese ist ein arbeitsmedizinisches Unternehmen, bei dem über 7000 Ärzte und Spezialisten angestellt sind und die auf die Prävention von Arbeitsrisiken spezialisiert ist. Unter der Leitung von Dr. Ángel Charte sollen sie ein Programm für Profirennfahrer entwickeln. Auch die physiotherapeutischen Dienstleistungen der Clinica werden von ihnen übernommen.

MOTO3

In FP3 gerieten Jaume Masiá und Kaito Toba zuerst auf der Strecke und dann auf dem Fußweg zurück an die Box aneinander. Für die Prügelei mussten sie aus der Boxengasse starten und bekamen eine Long Lap Penalty und 1000 Euro Strafe aufgebrummt.

MOTO2-ERGEBNISSE

RENNERGEBNIS

Valencia (E) – 6. November 2022 20. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 100,125 km über 25 Runden à 4,005 km. 31 Fahrer gestartet, 22 gewertet. Wetter/Piste: trocken, Luft: 22 Grad, Asphalt: 27 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1.	Pedro Acosta (E)	Kalex	25	39.52,413 min	1.34,950 min	25
2.	Augusto Fernández (E)	Kalex	25	+1,232 sec	1.35,281 min	20
3.	Tony Arbolino (I)	Kalex	25	+10,163 sec	1.35,156 min	16
4.	Fermín Aldeguer (E)	Boscoscuro	25	+14,407 sec	1.35,652 min	13
5.	Albert Arenas (E)	Kalex	25	+18,904 sec	1.35,728 min	11
6.	Manuel Gonzalez (E)	Kalex	25	+20,554 sec	1.35,741 min	10
7.	Jake Dixon (GB)	Kalex	25	+21,244 sec	1.35,778 min	9
8.	Jeremy Alcoba (E)	Kalex	25	+25,868 sec	1,36,989 min	8
9.	Senna Agius (AUS)	Kalex	25	+33,763 sec	1,37,284 min	7
10.	Marcel Schrötter (D)	Kalex	25	+35,117 sec	1.36,162 min	6
11.	Bo Bendsneyder (NL)	Kalex	25	+35,598 sec	1.36,286 min	5
12.	Borja Gómez (E)	Kalex	25	+36,336 sec	1,37,478 min	4
13.	Filip Salac (CZ)	Kalex	25	+38,942 sec	1,37,568 min	3
14.	Lorenzo Dalla Porta (I)	Kalex	25	+41,710 sec	1.36,537 min	2
15.	Joe Roberts (USA)	Kalex	25	+45,238 sec	1.36,201 min	1
16.	Alessandro Zaccone (I)	Kalex	25	+51,827 sec	1,37,328 min	–
17.	Keminth Kubo (T)	Kalex	25	+52,884 sec	1.36,912 min	–
18.	Sean Dylan Kelly (USA)	Kalex	25	+53,109 sec	1.37,014 min	–
19.	Álex Escrig (E)	Kalex	25	+55,179 sec	1.36,363 min	–
20.	Marcos Ramírez (E)	MV Agusta	25	+55,627 min	1.37,104 min	–
21.	Zonta v. d. Goorbergh (NL)	Kalex	25	+1.03,904 min	1.37,044 min	–
22.	Taiga Hada (J)	Kalex	25	+2 Runden	1,37,013 min	–
	Nicht gewertet:					
	Áron Canet (E)	Kalex	19	+6 Runden	1.35,176 min	–
	Mattia Pasini (I)	Kalex	18	+7 Runden	1,36,318 min	–
	Somkiat Chantra (T)	Kalex	14	+11 Runden	1.35,707 min	–
	Niccolò Antonelli (I)	Kalex	14	+11 Runden	1.37,264 min	–
	Ai Ogura (J)	Kalex	7	+18 Runden	1.35,209 min	–
	Celestino Vietti (I)	Kalex	7	+18 Runden	1.35,753 min	–
	Cameron Beaubier (USA)	Kalex	5	+20 Runden	1.34,850 min	–
	Alonso López (E)	Boscoscuro	3	+22 Runden	1.35,586 min	–
	Simone Corsi (I)	MV Agusta	0	+25 Runden	–	–

WM-STAND FAHRER

	Fahrer	Punkte
1.	Fernández	271,5
2.	Ogura	242
3.	Canet	200
4.	Arbolino	191,5
5.	Acosta	177
6.	Dixon	168,5
7.	Vietti	165
8.	López	155,5
9.	Roberts	131
11.	Schrötter	123,5

WM-STAND KONSTRUKTEURE

	Hersteller	Punkte
1.	Kalex	477,5
2.	Boscoscuro	200,5
3.	MV Agusta	5

WM-STAND TEAMS

	Team	Punkte
1.	Red Bull KTM Ajo	448,5
2.	Idemitsu Honda Team Asia	370
7.	Liqui Moly IntactGP	195,5

STARTAUFSTELLUNG

	Fahrer	Zeit
1.	López	1.34,314 min
2.	Acosta	1.34,315 min
3.	Fernández	1.34,481 min
4.	Arbolino	1.34,583 min
5.	Ogura	1.34,665 min
6.	Roberts	1.34,674 min
7.	Canet	1.34,765 min
8.	Aldeguer	1.34,771 min
9.	Vietti	1.34,773 min
10.	Dalla Porta	1.34,866 min
11.	Arenas	1.34,875 min
12.	Chantra	1.34,907 min
13.	Beaubier	1.34,920 min
14.	Gonzalez	1.34,928 min
15.	Dixon	1.34,976 min
16.	Salac	1.35,138 min
17.	Pasini	1.35,139 min
18.	Alcoba	1.35,258 min
19.	Agius	1.35,076 min
20.	Bendsneyder	1.35,080 min
21.	Gómez	1.35,109 min
22.	Schrötter	1.35,165 min
23.	Zaccone	1.35,282 min
24.	Escrig	1.35,409 min
25.	Hada	1.35,474 min
26.	Corsi	1.35,631 min
27.	Dylan Kelly	1.35,737 min

Izan Guevara auch im Finale



Auftrag erledigt: Weltmeister Izan Guevara hat auch das Finale in Valencia gewonnen

MOTOGP

Weltmeister Izan Guevara zeigte seine Überlegenheit auch in Valencia, wenn er es gegen Deniz Öncü auch nicht leicht hatte. Mit einem dritten Platz sicherte sein Teamkollege Sergio García den zweiten WM-Rang.

Von: **Dian Sulistiyowati**

Wie grausam ist das Schicksal mit Deniz Öncü? Der 19-jährige Türke verpasste seinen ersten GP-Sieg schon mehrmals knapp, nun schien er gerüstet zu sein. Dazu waren sein Bruder Can, sein Manager Kenan Sofuoglu und Superbike-Weltmeister Toprak Razgatlioglu alle in seiner Box, um ihn anzufeuern. Öncü konnte auch als Einziger mitgehen, als Weltmeister Izan Guevara wieder versuchte, sich an der Spitze abzusetzen,

MotoGP Rookies Cup

Zweiter Titel für José Rueda

Der Titelkampf zog sich bis zum letzten Rennen, aber José Rueda konnte seine Führung halten und sich den zweiten Titel neben der JuniorGP sichern. Jakob Rosenthaler punktete und wird auch nächstes Jahr dabei sein.

Während José Rueda und der Holländer Collin Veijer den Kampf um den Cup unter sich austrugen, waren es in Valencia andere, die den Ton angaben. Im ersten Rennen war der 16-jährige Römer Luca Lunetta unheimlich stark und sicherte sich den Sieg, da Rueda Vierter und Veijer Siebter wurde, baute Rueda seinen Vorsprung auf den Holländer auf 13 Punkte aus, entschieden war aber noch nichts. Im zweiten Rennen war es dann Max Quiles, der eine perfekte letzte Runde hinlegte und gewann. Rueda wurde Vierter, Veijer Fünfter, so gewann der Spanier seinen zweiten Titel in diesem Jahr, bevor er zu Aki Ajo als Teamkollege von Deniz Öncü in die WM geht und seinen Rivalen, der bei IntactGP-Husqvarna untergekommen ist, wieder trifft. „Ich bin unheimlich stolz, dass ich als erster Fahrer die Junior-WM und den Rookies Cup in einem Jahr gewinnen konnte", freute sich Rueda. Veijer haderte mit dem Schicksal. „Ich bin einfach größer, und der Windschatten reichte einfach nicht zum Angreifen. Ich habe wirklich alles versucht."

Jakob Rosenthaler wurde im ersten Rennen Zwölfter, im zweiten Elfter und schob sich in der Gesamtwertung auf den 15. Platz vor. Viel wichtiger war aber, dass er am Samstagnachmittag die Nachricht bekam, dass er auch im nächsten Jahr am Rookies-Cup teilnehmen kann. „Im ersten Rennen hatte ich keinen guten Start, konnte mich in meiner Gruppe aber bis auf zwei Tausendstelsekunden an die Spitze kämpfen. Im zweiten Rennen bin ich fast das ganze Rennen auf P18 gefahren, habe mich in den letzten beiden Runden aber bis P11 ganz an die Spitze der Gruppe vorkämpfen können." Freddie Heinrich fiel im ersten Rennen aus, im zweiten wurde er 18. Im nächsten Jahr ist er nicht mehr dabei, er wird seine Karriere in der Spanischen Superstock-600-Meisterschaft fortsetzen. „Ich habe im Cup viel gelernt, das ich nun woanders anwenden kann", nimmt er Positives mit. ■ IP

CUP-ENDSTAND

	Fahrer	Punkte
1.	José Rueda (E)	224
2.	Collin Veijer (NL)	210
3.	Máximo Quiles (E)	189
15.	Jakob Rosenthaler (A)	42
24.	Freddie Heinrich (D)	3



GOLD&GOOSE

Max Quiles (#28): Letzter Sieger 2022



GOLD&GOOSE

José Rueda: Cupsieger 2022

nicht zu halten

und er belagerte den GasGas-Piloten auf Schritt und Tritt. Selbst als sich sein Kleber, der den Oberschenkel an dem Tank haften lässt, sich löste und er ihn kurzerhand abriss und wegwarf, schloss er die dadurch entstandene Lücke sofort. Aber dass er Guevara aus dem Windschatten angreifen konnte, daran war nicht zu denken, die Aspar-GasGas des kleineren Spaniers war auf der Geraden einfach zu schnell. Doch es war immer wieder zu sehen, dass Öncü im letzten Sektor der Schnellere ist. Dann bremste sich Öncü in Turn 8 vorbei, machte alle Lücken zu und Bremste spät auf der Innenlinie in die Zielkurve hinein. Guevara versuchte es auf der Bremse erst gar nicht, nahm die Kurve weit, und während Öncü hinausgetragen wurde und erst spät ans Gas konnte, beschleunigte er ihn bis zum Zielstrich aus. Der Tech3-Pilot ärgerte sich danach noch im Parc fermé. „Ich wollte mich unbedingt mit einem Sieg von Tech3 verabschieden", sagte Öncü. „Ich habe die Kurve verteidigt, bin aber hinausgetragen worden. Aber Izan hat wirklich ein sehr hohes Niveau, und ich war glücklich, die strahlenden Gesichter in meiner Box zu sehen." Guevara schwelgte wieder über sein Rennen und sein Team, nun wird er mit ihnen in die Moto2 gehen. Als Dritter freute sich auch sein Teamkollege Sergio García. „Mehr als dieser dritte Platz war nicht drin, aber dass ich mir damit die Vizeweltmeisterschaft gesichert habe, freut mich unheimlich." Und damit verabschiedet sich Teamchef Gino Borsoi nach 17 Jahren mit der Doppel-Weltmeisterschaft in die MotoGP.

Ayumu Sasaki wurde hinter Dennis Foggia Fünfter, damit konnte er dem Italiener seinen dritten Tabellenplatz nicht entreißen. Vorjahres-Sieger Xavier Artigas lag in der ersten Verfolgergruppe, doch dann stürzte er und wurde nur 23. Carlos Tatay beendete sein Abenteuer bei Prüstel auf dem 13. Platz. ■

MiniGP

Top-Deutscher

Obwohl es in Deutschland gar keine MiniGP-Meisterschaft gibt, wurde Fynn Kratochwil beim Weltfinale Zweiter!

Zum zweiten Mal wurde auf der anspruchsvollen Kartbahn neben der GP-Strecke von Valencia das Weltfinale der MiniGP mit identischen Ohvale GP 160 ausgetragen. 33 Kinder aus 16 Ländern waren am Start, aber eine deutsche Mannschaft gab es nicht, denn auch 2022 schafften es ADAC und DMSB nicht, eine Serie in Deutschland auszurichten. Und trotzdem war ein Deutscher im Blickpunkt. Der zwölfjährige Thüringer Fynn Kratochwil, Deutscher Pocketbike-Meister 2019 und ADAC-Minibike-Meister Einsteiger 2020 und Minibike-Meister 2021 hatte diese Saison im Österreichischen MiniGP verbracht und dort gewonnen. Beim Finalrennen in Valencia, für das es doppelte Punkte gab, lag er bis zur letzten Kurve in Führung, übertrieb es dort aber. Ihm rutschte das Vorderrad weg, Kratochwil legte aber einen Save hin wie Marc Márquez und wurde als Zweiter und Weltcup-Vize abgewunken! Cupsieger wurde der Italiener Fabio Vuono, Dritter der Malaysier Qabil Irfan. ■ IP



Top-3: Kratochwil, Vuono, Irfan

MOTOGP

MOTO3-ERGEBNISSE

RENNERGEBNIS

Valencia (E) – 6. November 2022 20. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 92,115 km über 23 Runden à 4,005 km. 32 Fahrer gestartet, 29 gewertet. Wetter/Piste: trocken, Luft: 22 Grad, Asphalt: 13 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Punkte
1.	Izan Guevara (E)	GasGas	23	38'10,406 min	1'38,826 min	25
2.	Deniz Öncü (TR)	KTM	23	+0,062 sec	1'38,790 min	20
3.	Sergio García (E)	GasGas	23	+6,557 sec	1'38,878 min	16
4.	Dennis Foggia (I)	Honda	23	+14,133 sec	1'39,342 min	13
5.	Ayumu Sasaki (J)	Husqvarna	23	+14,574 sec	1'39,389 min	11
6.	Adrian Fernández (E)	KTM	23	+14,676 sec	1'39,396 min	10
7.	David Muñoz (E)	KTM	23	+14,889 sec	1'38,956 min	9
8.	Diogo Moreira (BR)	KTM	23	+15,048 sec	1'38,918 min	8
9.	Ryusei Yamanaka (J)	KTM	23	+15,288 sec	1'39,242 min	7
10.	Daniel Holgado (E)	KTM	23	+15,440 sec	1'39,268 min	6
11.	John McPhee (GB)	Husqvarna	23	+15,533 sec	1'39,303 min	5
12.	Ivan Ortola (E)	KTM	23	+15,618 sec	1'38,913 min	4
13.	Carlos Tatay (E)	CFMoto	23	+15,777 sec	1'39,416 min	3
14.	Tatsuki Suzuki (J)	Honda	23	+28,493 sec	1'39,389 min	2
15.	Andrea Migno (I)	Honda	23	+28,503 sec	1'39,853 min	1
16.	Nicola Fabio Carraro (I)	KTM	23	+28,545 sec	1'39,619 min	–
17.	Elia Bartolini (RSM)	KTM	23	+28,818 sec	1'39,890 min	–
18.	David Salvador (E)	KTM	23	+29,160 sec	1'39,487 min	–
19.	Fillipo Farioli (I)	GasGas	23	+29,402 sec	1'39,905 min	–
20.	Lorenzo Fellon (F)	Honda	23	+29,454 sec	1'39,751 min	–
21.	Joel Kelso (AUS)	KTM	23	+31,915 sec	1'39,437 min	–
22.	Jaume Masiá (E)	KTM	23	+36,482 sec	1'39,796 min	–
23.	Xavier Artigas (E)	CFMoto	23	+36,526 sec	1'39,148 min	–
24.	Kaito Toba (J)	KTM	23	+36,751 sec	1'39,857 min	–
25.	David Almansa (E)	KTM	23	+42,091 sec	1'40,027 min	–
26.	Joshua Whatley (GB)	Honda	23	+50,015 sec	1'40,797 min	–
27.	Mario Aji (RI)	Honda	23	+50,156 sec	1'40,084 min	–

WM-STAND FAHRER

	Fahrer	Punkte
1.	Guevara	319
2.	García	257
3.	Foggia	246
4.	Sasaki	238
5.	Öncü	200
6.	Masiá	177
7.	Suzuki	130
8.	Moreira	112
9.	Migno	103
10.	Holgado	102

WM-STAND MARKEN

	Marke	Punkte
1.	GasGas	389
2.	Honda	330
3.	KTM	323
4.	Husqvarna	279
5.	CFMoto	130

WM-STAND TEAMS

	Team	Punkte
1.	GasGas Aspar Team	576
2.	Leopard Racing	376
3.	Sterilgarda Max Racing Team	340
4.	Red Bull KTM Ajo	280
5.	Red Bull KTM Tech3	251
6.	MT Helmets - MSI	206
7.	CFMoto PrüstelGP	170

STARTAUFSTELLUNG

	Fahrer	Zeit
1.	Guevara	1.38,479 min
2.	Öncü	1.38,525 min
3.	García	1.38,654 min
4.	Moreira	1.38,697 min
5.	Sasaki	1.38,761 min
6.	Ortolá	1.38,797 min
7.	Foggia	1.38,856 min
8.	Suzuki	1.38,875 min
9.	Yamanaka	1.38,927 min
10.	McPhee	1.38,949 min
11.	Rossi	1.39,018 min
12.	Salvador	1.39,021 min
13.	Muñoz	1.39,039 min
14.	Holgado	1.39,146 min
15.	Artigas	1.39,167 min
16.	Tatay	1.39,262 min
17.	Carraro	1.39,307 min
18.	Kelso	1.39,486 min
19.	Farioli	1.39,513 min
20.	Bartolini	1.39,579 min
21.	Almansa	1.39,626 min
22.	Fellon	1.39,781 min
23.	Migno	1.39,788 min
24.	Fernández	1.39,958 min
25.	Ogden	1.40,049 min
26.	Surra	1.40,064 min
27.	Furusato	1.40,191 min
28.	Aji	1.40,498 min
29.	Whatley	1.40,735 min
30.	Carrasco	1.41,384 min



Völlig aufgelöst: Nicky Hayden heulte nach seinem Titelgewinn wie ein Schlosshund

REPSOL

Finaler Dreh

Viele Weltmeistertitel wurden in Valencia entschieden. Dabei erlebte die spanische Strecke in den letzten zwei Jahrzehnten Dramen und Wendungen, wie sie kein Drehbuchautor hätte erfinden können. Viele von ihnen sind heute Legenden.

Von: **Imre Paulovits**

Vor ziemlich genau 20 Jahren, am 3. November 2002, war der Circuit Ricardo Tormo von Valencia erstmals Austragungsort des WM-Finales und ist es seither bis auf das Corona-Jahr 2020, als nach gleich zwei Grands Prix auf der spanischen Strecke noch ein Rennen in Portimão nachgeschoben wurde, geblieben. Und so erlebte er mehr Titel-Entscheidungen als jede andere Rennstrecke.

Das bekannteste und eines der verblüffendsten Finals dürfte das der MotoGP 2006 gewesen sein. Es war das Jahr, in dem die Yamaha M1 unerwartete Chattering-Probleme bekam und ihr Schöpfer Masao Furusawa lange brauchte, um sie zu kurieren. Dazu wurde Rossi von Defekten und Pech geplagt und kam mit zwölf Punkten Rückstand zum vorletzten Rennen nach Estoril. Doch dort wurde Nicky Hayden ausgerechnet von seinem Teamkollegen Dani Pedrosa in der Schikane abgeräumt. Rossi wurde von Toni Elías um zwei Tausendstelsekunden geschlagen, und so kam der amtierende Weltmeister mit acht Punkten Vorsprung zum Finale nach Valencia.

Der Glücksspieler

Nicky Hayden schob einen unbeschreiblichen Optimismus und tat dies als Glücksspieler auf seiner Lederkombi kund. Doch Rossi setzte sich auf die Pole-Position, der Amerikaner war auf Startplatz 5 um 0,376 Sekunden langsamer. Im Rennen setzte sich umgehend Superbike-Weltmeister Troy Bayliss an die Spitze, der für den verletzten Sete Gibernau genannt wurde, und er ließ mit der Desmosedici alle stehen. Während sich Hayden bald bis auf den zweiten Platz vorgearbeitet hatte, stürzte Rossi an siebter Stelle in der fünften Runde. „Mein Michelin-Vorderreifen fühlte sich von Beginn an komisch an", begründete der Italiener sein misslungenes Rennen. Nicky Hayden wurde hinter Bayliss und Loris Capirossi Dritter, und weil Valentino Rossi nicht weiter als bis P13 nach vorne kam, reichte ihm dies zum Titel.

Drei Jahre später kam im letzten Jahr der 250er-Zweitakter Hiroshi Aoyama nach einem Sieg in Malaysia mit 21 Punkten Vorsprung auf Marco Simoncelli ins WM-Finale. Der Japaner war zunächst Zweiter hinter Héctor Barberá, während Simoncelli sich erst vom sechsten Platz nach vorne arbeiten musste. Doch nachdem er Aoyama und auch Barberá überholt hatte und sich an die Spitze gesetzt hatte, verbremste sich Aoyama am Ende der Zielgeraden, donnerte durchs Kiesbett und wäre um Haaresbreite gestürzt. „Ich hatte im Kiesbett nur meine Motocross-Lektionen im Kopf, dass ich Gas geben muss, um die Front oben zu halten", erzählte Aoyama hinterher. Er kam durch, fiel aber auf den elften Platz zurück. Dann stürzte Simoncelli in Führung liegend, und damit war Aoyama letzter 250er-Weltmeister.

2013 waren in Valencia, wie dieses Jahr, noch zwei Titel offen. Marc Márquez hatte sich in seiner Rookie-Saison in der MotoGP mit vier Siegen in Folge auf dem Sachsenring, in Laguna Seca, Indianapolis und Brünn ein ordentliches Polster an der WM-Spitze aufgebaut. Doch Titelverteidiger Jorge Lorenzo machte mit Siegen in Silverstone und Misano wieder Boden gut. Márquez wurde auf Phillip Island disqualifiziert, weil er sich auf der neu asphaltierten Strecke, die die Reifen zerstörte, beim Flag-to-Flag-Rennen nicht

ZAHL DER HISTORIE

19

Weltmeistertitel wurden während 21 Veranstaltungen in Valencia entschieden. Damit ist der spanische Kurs in der Geschichte der Motorrad-WM derjenige, auf dem die meisten Titelkämpfe zu Ende gingen. Und so schnell wird ihm dieser Titel auch nicht streitig gemacht werden.



MOTOGP

Letzter seiner Art: Hiroshi Aoyama wurde in Valencia letzter 250er-Weltmeister



RED BULL

Álex Rins (#42) und Maverick Viñales

an die maximale Distanz mit einem Reifen hielt. Und Lorenzo gewann nicht nur dort, sondern auch in Motegi. So ging der Mallorquiner mit nur noch 13 Punkten Rückstand ins WM-Finale. Er fuhr wie entfesselt zum Sieg, doch Márquez behielt einen kühlen Kopf, folgte ihm wie ein Schatten und wurde jüngster Weltmeister der Königsklasse.

In der Moto3 kam Luis Salom auf der Ajo-KTM mit zwei Punkten vor Maverick Viñales auf der Calvo-KTM und fünf Punkten vor Álex Rins auf der Estrella-Galicia-KTM nach Valencia. Wer von den drei das Rennen gewann, würde Weltmeister. Sie lieferten sich einen packenden Kampf an der Spitze, doch dann stürzte Salom in der 15. Runde. Wenn er auch weiterfahren konnte, war er raus aus dem WM-Kampf. Viñales und Rins wechselten sich an der Spitze weiter ständig ab, in die letzte Runde ging Viñales gerade mal mit vier Hundertstelsekunden Vorsprung. Doch dann konnte er sich etwas absetzen, auch Jonas Folger schnappte sich Rins noch auf dem Zielstrich um eine Tausendstelsekunde.

Kontroverse Wende

Auch 2015 waren vor Valencia die MotoGP- und die Moto3-Meister offen. In der MotoGP hatte sich Valentino Rossi über die ganze Saison vor seinem Teamkollegen Jorge Lorenzo halten können. In Malaysia griff er Marc Márquez zunächst verbal an, dieser wolle sich zu Gunsten von Jorge Lorenzo in den WM-Kampf einmischen. Als die Fehde im Rennen weiter eskalierte und Márquez zu Sturz kam, musste Rossi in Valencia vom letzten Startplatz aus ins Rennen. Von dort konnte er zwar bis auf den vierten Platz vorfahren, doch Lorenzo fuhr vorneweg. Márquez machte keine Anstalten, ihn zu überholen, und so fing der Mallorquiner seinen Teamkollegen im Titelkampf noch ab. In der Moto3 hatte sich Danny Kent mit der Leopard-Kiefer-Honda bis zum Silverstone-GP ein Punktepolster von 70 Punkten aufgebaut, Miguel Oliveira lag zu diesem Zeitpunkt gar um 110 Punkte zurück. Doch dann brach der Brite ein und hatte zwei Ausfälle, während Oliveira dreimal gewann und zweimal Zweiter wurde. So schrumpfte Kents Vorsprung auf 24 Punkte. Oliveira gewann auch das letzte Rennen. Kent konnte sich als Neunter aber als Weltmeister krönen lassen.

2017 kam Marc Márquez mit 21 Punkten vor Andrea Dovizioso nach Valencia. Der Ducati-Werkspilot hatte noch eine kleine Chance. Doch während Márquez um den Sieg stritt, lag „Desmo-Dovi“ zunächst nur auf dem fünften Platz. Dann verbremste sich Márquez vor Turn 1, machte einen sagenhaften Save, fiel aber hinter seinen WM-Konkurrenten zurück. Doch dieser stürzte eine Runde später, und Márquez wurde als Dritter hinter Dani Pedrosa und Johann Zarco Weltmeister.

Wenn Valencia 2020 auch nicht das WM-Finale war, gab es dennoch zwei Rennen, und Joan Mir gewann das erste davon – sein einziger Sieg in der Saison. Beim zweiten konnte er sich als Siebter vorzeitig zum Weltmeister küren lassen, und Suzuki holte auch die Team-Weltmeisterschaft.

Da Valencia auch 2023 das WM-Finale bleibt, wird die Strecke wohl auch weiter Geschichte schreiben. ■



MOTOGP

With a little help from my friends? Jorge Lorenzo gewinnt 2015 vor Marc Márquez und wird MotoGP-Weltmeister vor Rossi

IDM Superbike

Wilbers weg von BMW

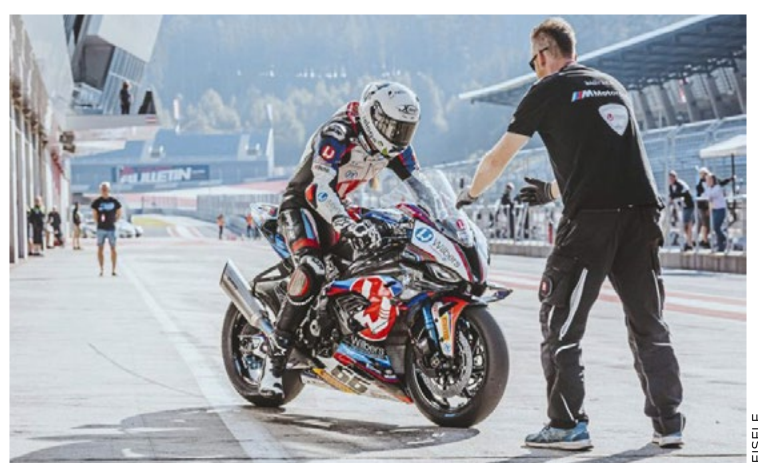
Nach zwölf Jahren gehen das bisherige Wilbers BMW-Racing-Team und der Hersteller aus Bayern getrennte Wege.

Von: **Anke Wieczorek**

Ursprünglich bestand bei Wilbers der Plan, im kommenden Jahr mit drei Fahrern auf BMW in der Königsklasse der Deutschen Meisterschaft zu fahren: Florian Alt, Marco Fetz, Ricardo Brink. Der Niederländer hatte die M 1000 RR direkt am Montag nach dem IDM-Finale in Hockenheim ausprobiert.

Der 26-jährige Alt sollte im sogenannten A-Team an der Entwicklung der 2023 neu erscheinenden Version der M 1000 RR mit optimierter Aerodynamik beteiligt sein. Der 22-jährige Fetz sowie der zwei Jahre ältere Brink sollten im B-Team zusammenarbeiten. Doch laut Benny Wilbers konnte mit BMW keine Einigung über die Unterstützung für 2023 gefunden werden. Das Team hat sich deshalb entschieden, den gemeinsamen Weg nicht fortzusetzen. 2022 hatte die Mannschaft mit Florian Alt und dem bayerischen Motorrad den Vizemeistertitel in der IDM Superbike geholt.

„Wir möchten uns bei allen BMW-Verantwortlichen für die langjährige positive Zusammenarbeit bedanken. Sie hat Spaß gemacht und war erfolgreich, aber irgendwann geht alles Schöne auch mal zu Ende“, blickt Teamchef Benny Wilbers zurück. Die Verhandlungen mit anderen Herstellern laufen. Das Team hält daran fest, mit Florian Alt den Meistertitel in der IDM Superbike gewinnen zu wollen. ■



EISELE

Trennung: Wilbers sucht nun statt BMW nach einem neuen IDM-Partner

IDM Supersport

Beinlich-Doppelpack

Sechs Jahre in der IDM Supersport 300 sind genug für Troy Beinlich. Der Thüringer folgt seinem Bruder Christoph in die höhere Supersport-Klasse.

Von: **Anke Wieczorek**

Nach sechs Jahren in der IDM Supersport 300 hat Troy Beinlich seinen Vater Knut überzeugen können, dass er jetzt in der höheren Supersport-Klasse besser aufgehoben ist. „Nachdem ich im deutschen Langstrecken-Cup in Most und in Oschersleben mit einer 600-ccm-Yamaha gefahren bin, meinte mein Vater, man könne den Schritt wagen“, erzählt der 20-Jährige aus Pößneck. „Er hätte mich aber auch gerne noch länger auf der Kawasaki Ninja 400 in der kleineren Klasse gesehen.“ Der IDM-Dritte von 2017 will nach oben, mehr Hubraum und mehr Tempo haben. Er wird in der Klasse fahren, in der sein sieben Jahre älterer Bruder Christoph schon lange zum Stammpersonal gehört. Droht jetzt Konkurrenz aus dem eigenen Stall? „Ich bin noch nie mit ihm in derselben Klasse gefahren“, gibt der Supersport-Rookie preis und fügt hinzu: „Chris findet es richtig gut, denn dann haben wir noch mehr Daten, die uns vorwärtsbringen können.“ Troy übernimmt das bisherige Motorrad seines Bruders, für diesen wird ein nagelneues aufgebaut. ■



EISELE

Troy Beinlich: 2023 zusammen mit Bruder Christoph in der IDM Supersport

NACHRICHTEN

SUPERSPORT-WM

Das nächste Kapitel von Marcel Schrötters Karriere geht schon in zwei Wochen los. Nachdem sich der bisherige Intact-Moto2-Pilot mit MV Agusta für die nächstjährige Supersport-WM einigen konnte, wurden Überlegungen über einen möglichen Einsatz bereits beim diesjährigen WM-Finale im australischen Phillip Island gemacht. Eine Wildcard wurde beantragt, der stattgegeben wurde, und so wird der 29-jährige Bayer auf der klassischen Strecke in der Bucht von Melbourne das erste Mal im Sattel der F3 800 sitzen. „Testen werde ich sie vorher nicht können, und auch die Pirelli-Reifen werden neu für mich sein. Aber ich freue mich schon richtig drauf“, grinste Schrötter in Valencia. Nach dem Rennen bleibt er in Australien und macht das Wintertraining mit seinem Freund Jack Miller.

MOTOGP/ENDURANCE-WM

Wo sich Suzuki sowohl aus der MotoGP als auch aus der Endurance-WM zurückgezogen hat, bekam ihr zweifacher Langstrecken-Weltmeister Gregg Black die Möglichkeit, auch mal das MotoGP-Motorrad auszuprobieren. Der 34-jährige Franzose, der dieses Jahr mit SERT-Yoshimura bis zum Finale die WM angeführt hatte, durch den Ausfall beim Bol d'Or aber nur Vize wurde, konnte in der letzten Woche in Motegi in den Sattel der GSX-RR steigen. „Es ist der Traum jedes Rennfahrers, mal ein MotoGP-Motorrad zu fahren. Ich bin Suzuki für diese Erfahrung sehr dankbar“, teilte er auf seinen sozialen Kanälen mit.

MOTOGP/ENDURANCE-WM

Suzukis MotoGP-Test- und Endurance-Pilot Sylvain Guintoli versuchte sich auf vier Rädern. Der 40-jährige Franzose fuhr mit einem VW Golf GTI TCR im Team von Capture Motorsport die Birkett Six-Hour Relay in Silverstone und wurde Gesamtfünfter.

Holeshot: Soubeyras (#85) vor Tixier (#911) und Lefrancois (#225)

Championat de France

HORN

Nach zwei Jahren Corona-Pause gab es endlich wieder ein Supercross in Deutschland. Beim Comeback in Stuttgart waren überwiegend bekannte Gesichter am Start, gerade so, als hätte es keinen Break gegeben. Der Franzose Cedric Soubeyras gewann den Titel „König von Stuttgart".

Von: **Thorsten Horn**

Etwas über drei Jahre mussten sich die deutschen SX-Fans gedulden, um endlich wieder „Halloooo Stuttgart" von Tommy Deitenbach zu hören. Trotz der langen Abstinenz waren die Fahrerfelder in der Klasse SX1 und der nach Aufhebung des Alterslimits zur fast gleichwertigen Klasse erhobenen SX2 denen der letzten Jahre sehr ähnlich. Einzig die Anzahl der US-Amerikaner war deutlich geringer, aufgrund der nach wie vor eingeschränkten Planungssicherheit in Sachen Transfer sowie der nur noch zwei übrig gebliebenen deutschen Rennen in Stuttgart und im Januar 2023 in Dortmund.

Mit Ryan Breece und Tyler Bowers waren zumindest zwei bekannte US-Boys am Start, doch daran hatten die Fans wenig Freude. Der seit 2019 regierende „König von Stuttgart" und SX-Cup-Sieger 2019/2020, Ryan Breece, verletzte sich schon beim Freitagstraining am Knie, sodass er zwar noch in den ersten Abend startete, aber schon nach seinem Qualirennen aufgab. Tyler Bowers, der bis dato letzte „König von Dortmund", hat Supercross in den letzten Jahren zum Wohle des Familienunterhalts stark eingeschränkt, sodass er von seinem einstigen fahrerischen Niveau weit entfernt war.

Nicht nur Quantität

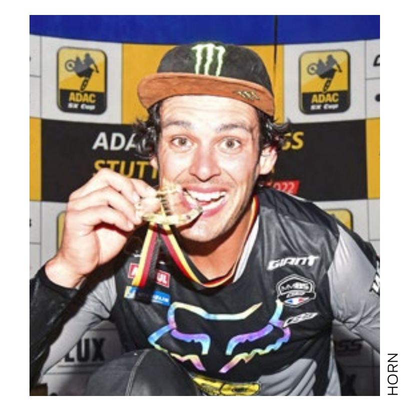
Die Franzosen stellen seit jeher die quantitativ stärkste Fraktion, doch diesmal machten sie in der SX1 fast zwei Drittel des Starterfeldes aus. Qualitativ sind sie über jeden Zweifel erhaben, sodass sich dies in den Finals noch verstärkte. So sah sich am ersten Abend Tyler Bowers elf Franzosen gegenüber, die tags darauf komplett unter sich waren.

Diese höchst inoffizielle, jedoch prestigeträchtige französische Meisterschaft gewann am Freitag Cedric Soubeyras vor Gregory Aranda, Charles Lefrancois, Maxime Desprey und Jordi Tixier.

Am Samstag rang der französische Supercross-Meister Maxime Desprey nach ein paar Runden den erneut vornweg fahrenden Soubeyras nieder und gewann. „Soub" gab sich mit Platz 2 zufrieden, um neuer „König von Stuttgart" zu werden. „Das war ein super Wochenende für mich. Ich habe mich sehr gut gefühlt und bin derzeit echt gut in Form. Im Samstagsfinale habe ich nicht alles riskiert, denn ich wusste, dass mir Platz 2 zum Königstitel reicht. Und außerdem fahre ich auch für die Gesamtwertung, denn ich will endlich den deutschen SX-Cup gewinnen", erklärte der 33-jährige Routinier anschließend. Fast etwas kleinlaut fügte er hinzu: „Außerdem steht am kommenden Wochenende Paris auf dem Programm, da will man sich keinesfalls vorher noch verletzen."

Priorität Spaßfaktor

Mit Stefan Ekerold mischte sich zumindest ein Deutscher unters SX1-Feld. Dem noch relativ frischgebackenen DM-Open-Champion



HORN

Der neue „König": Cedric Soubeyras

wurden allerdings seine derzeitigen Grenzen aufgezeigt. „Das war trotzdem ein gutes Wochenende für mich. Ich habe viel gelernt, denn ich will, nach vielen Jahren Pause, auch in den nächsten Jahren im Winter Supercross fahren. Und einen Riesenspaß hat es sowieso gemacht", befand er.

In der SX2 teilten sich Julien Lebeau und Lucas Imbert die Finalsiege, wobei Imbert „Prinz" wurde. Die gefahrenen Zeiten der Franzosen lagen im Bereich der Top 5 der SX1. ■

ADAC SUPERCROSS

Stuttgart (D), 4. November, SX1

	Fahrer	Marke
1.	Cedric Soubeyras (F)	Honda
2.	Greg Aranda (F)	KTM
3.	Charles Lefrancois (F)	Honda
4.	Maxime Desprey (F)	Yamaha
5.	Jordi Tixier (F)	Honda
6.	Boris Maillard (F)	Suzuki
7.	Anthony Bourdon (F)	Yamaha
8.	Adrien Escoffier (F)	Husqvarna
9.	Jason Clermont (F)	Kawasaki
10.	Adrien Malaval (F)	Honda

Stuttgart (D), 5. November, SX1

	Fahrer	Marke
1.	Maxime Desprey (F)	Yamaha
2.	Cedric Soubeyras (F)	Honda
3.	Greg Aranda (F)	KTM
4.	Anthony Bourdon (F)	Yamaha
5.	Jordi Tixier (F)	Honda
6.	Adrien Escoffier (F)	Husqvarna
7.	Ludovic Macler (F)	Honda
8.	Boris Maillard (F)	Suzuki
9.	Charles Lefrancois (F)	Honda
10.	Julien Roussaly (F)	Yamaha

Stuttgart (D), 4./5. November, SX2

	Fahrer	Ergebnis
1.	Lucas Imbert (F), Yamaha	2-1
2.	Julien Lebeau (F), Kawasaki	1-2
3.	Yannis Irsuti (F), Kawasaki	3-6
4.	Brice Maylin (F), Yamaha	7-3
5.	Mickael Lamarque (F), KTM	4-5
6.	Thomas Do (F), Honda	6-7
7.	Hugo Manzato (F), Husqvarna	11-4
8.	Kevin Balanger (F), Yamaha	9-9
9.	Pol Xurxo (E), GasGas	0-8
12.	Dominique Thury (D), Yamaha	0-10

Der 22-jährige Franzose Tom Vialle wechselte nach dem spektakulären Titelgewinn als zweifacher Motocross-MX2-Weltmeister nach Amerika. Für viele Experten kam die Entscheidung überraschend, denn eigentlich war der schmächtige KTM-Star für die Königsklasse MXGP neben Jeffrey Herlings vorgesehen. Doch der Filius des ehemaligen Weltklassepiloten Fred Vialle hatte den großen Traum, seinem Idol Ken Roczen nachzueifern und als Weltmeister im Offroad-Paradies USA die lukrative und stark besetzte Supercross-Serie sowie die US-Motocrossmeisterschaften auf der 250er-KTM zu bestreiten. Nach seinem Markenkollegen Marvin Musquin und Yamaha-Pilot Dylan Ferrandis wagt der nächste Musketier den Schritt über den großen Teich und hat beste Voraussetzungen, um ganz oben mitzumischen. Zwischen seinen Trainingseinheiten in Florida stand Vialle MSa Rede und Antwort.

KTM

Von: **Frank Quatember**



KTM

Titel im letzten Lauf: Vialles Wechsel in die USA stand schon vorher fest

Eine unglaublich spannende und erfolgreiche MX2-Saison liegt hinter Ihnen. Was bleibt in Erinnerung?
Diese Saison mit dem Titel am Ende war komplett anders als meine erste 2020. Es war sehr eng und wirklich ein großer Kampf mit Jago (Geerts) bis hin zum letzten Lauf. Wir hatten beide Höhen und Tiefen über die komplette WM-Saison, und es war sehr viel Arbeit für alle in meinem Team, auch weil ich mit der neuen KTM unterwegs war. Das war eine große Herausforderung für die Jungs, das Motorrad besser zu machen. Und für mich, bestmöglich zu fahren. Aber am Ende war es umso schöner, dass der Traum

„Ich werde dieses Jahr nicht vergessen“

in Erfüllung ging. Ich werde dieses Jahr sicher nicht vergessen. Es ist nicht oft der Fall, dass die Entscheidung im Titelkampf in allerletzter Minute fällt.

Was hat letztlich den Ausschlag gegeben, dass Sie Ihren zweiten WM-Titel gewinnen konnten?
Eines der wichtigsten Rennen war der Sieg in beiden Läufen bei meinem Heim-GP in Frankreich. Als Franzose sowieso, und das Wochenende gab mir zusätzlich sehr viel Selbstvertrauen. Ein Wendepunkt war für mich der zweite Lauf in Finnland, als Jago in Runde 1 stürzte und später noch ein zweites Mal. Ich konnte den GP gewinnen und bis auf 15 Punkte herankommen. Da waren noch zwei Rennen zu fahren, und ich spürte, dass das die Wende war.

Hypothetisch gefragt: Hätten Sie auch ohne den Titel gewechselt?
Auf jeden Fall, ich wäre so oder so nach Amerika gegangen.

Nach dem Triumph haben Sie den Titel ihrem verstorbenen Teamkollegen René Hofer gewidmet. Eine große Geste.
Nach dem finalen Rennen in der Türkei haben wir alle an René gedacht, und der Titel war einfach für ihn. Es war ein tragischer Unfall, das ist gerade mal ein Jahr her. Jeden im Team hat das geschockt, und deshalb war es selbstverständlich für mich, ihm den Titel zu widmen. Auch die Familie von René hat sich darüber sehr gefreut. René und ich waren in den letzten Jahren sehr eng zusammen im Team, und ich habe es gern getan.

Was war die Motivation für Sie, Ihr Glück in den USA zu versuchen?
Es war für mich natürlich eine große Entscheidung, wir haben lange in der Familie darüber gesprochen. Natürlich gab es auch Gespräche mit dem Team, mit Robert Jonas und Pit Beirer. Aber am Ende des Tages wollte ich Supercross fahren auf dem höchsten Niveau und eines Tages einen Titel gewinnen. Das ist mein Traum und mein Ziel für die nächsten Jahre. Klar hatte ich in Europa eine großartige Zeit, alles mit dem Motorrad oder meinem Team war perfekt. Es lief wie am Schnürchen mit meinen zwei WM-Titeln, aber ich wollte mir meinen Traum erfüllen. Trotzdem bin ich auch traurig, Europa und mein altes Team zu verlassen. Ich bin jetzt seit einigen Wochen am trainieren hier in den USA, und es gefällt mir sehr. Ich habe mit Richard Sterling schon einen Mechaniker für die Rennen und werde mein erstes Rennen an der Ostküste fahren, am 4. Februar in Houston.

> „Ob mit oder ohne Titel, ich wäre so oder so nach Amerika gegangen.“
>
> Tom Vialle, MX2-Weltmeister

Ein Grund für den Wechsel war sicher Ihr Alter und die Tatsache, dass ein Wechsel auf das große Motorrad bevorstand, oder?
Auf jeden Fall, denn auch ich bin noch sehr jung mit 22 Jahren. Mit den zwei Titeln in der Tasche denke ich, das ist der beste Moment, um nach Amerika zu wechseln. Ich kann hier noch einige Jahre 250er Klasse fahren, und deshalb war es am Ende die richtige Entscheidung. Ich weiß aber auch, dass ein Wechsel in vielerlei Hinsicht hart ist. Sportlich liegen Welten zwischen Motocross-WM und Supercross-WM, es ist eine große Herausforderung. Für mein erstes Jahr habe ich keine übertriebenen Erwartungen. Ich erwarte ein ähnliches Jahr wie damals in meinem Auftaktjahr in der 250er-WM. Einfach Rennen fahren, so weit wie möglich genießen und natürlich gute Starts versuchen. Darum geht es im nächsten Jahr.

Wie sieht Ihr Alltag in den kommenden Wochen aus?
Ich werde mit Aldon Baker und Mike Brown trainieren auf der sogenannten Bakerfarm in Florida, wo ich auch wohnen werde. Dort sind jede Menge Tracks, Motocross- und Supercross, und ich glaube, um sich zu verbessern, ist das im Moment der beste Platz.

Ist Ihr Supercross-Motorrad eine große Umstellung im Vergleich zum WM-Bike?
Die Motorräder hier in den USA für Supercross unterscheiden sich natürlich wesentlich von den MX-Bikes in Europa. Die Federung ist völlig anders eingestellt, und es gibt auch eine Menge Kleinigkeiten am Motorrad, die für Supercross wichtig sind. Aber trotzdem bleibt meine KTM eine KTM, und ich fühle mich bereits nach den paar Tagen superzufrieden. Also eine große Änderung ist es eigentlich nicht für mich.

Wer begleitet Sie auf dem Start in das neue Leben?
Meine Familie kommt mit nach Amerika, auch meine Freundin Britt. Das ist viel Neues für mich, aber bis jetzt fühle ich mich prima, und es gibt viel zu entdecken.

Ihr Lieblingsfahrer in USA?
Mein liebster Fahrer hier ist Ken Roczen. Schon als Kind war ich ein Fan von Roczen, lese und verfolge alles über ihn. Und das ist auch heute noch so. ■



Tom Vialle

Geburtstag: 28.10.2000
Geburtsort: Avignon (F)
Herkunftsland: Frankreich
Team: Red Bull KTM Factory Racing

WM-KARRIERE
2019: MX2-WM, Platz 4
2020: MX2-Weltmeister
2021: MX2-WM, Platz 3
2022: MX2-Weltmeister

NACHRICHTEN

ELF MAL SPEEDWAY-GP
Enttäuschend ist der vorläufige Speedway-WM-Kalender 2023 im zweiten Jahr des neuen Promoters Discovery Sports Events: Statt zehn elf GP-Rennen, das elfte ist das lange angekündigte Finale in Australien, für das es aber noch immer keinen Austragungsort gibt. Bei den zehn Europarennen wurde lediglich Wroclaw gegen Riga (Lettland) getauscht. Damit laufen „nur“ noch drei Rennen in Polen.
29.04. Gorican (HR)
13.05. Warschau (PL)
03.06. Prag (CZ)
10.06. Teterow (D)
24.06. Gorzow (PL)
15.07. Malilla (S)
12.08. Riga (LV)
02.09. Cardiff (GB)
16.09. Vojens (DK)
30.09. Torun (PL)
05.11. N.N. (AUS)

GUILLOD ZU HONDA
Der Schweizer Valentin Guillod (29) wechselt von Yamaha auf Honda. Sein neues Team für die kommende Saison 2023 wird das in Frankreich beheimatete Team Honda Motoblouz SR. Teamkollege von Guillod ist der Italiener Stephen Rubini. Beide werden die komplette Motocross-Weltmeisterschaft fahren. Außerdem soll Guillod die französische Elite-Meisterschaft bestreiten.

ROCZEN IN PARIS AUF HONDA
Supercross-Weltmeister Ken Roczen wird kommendes Wochenende in Paris auf der Honda seines australischen Teams Genuine, mit der er in Cardiff und Melbourne erfolgreich war, starten. Wegen seiner Teilnahme an den zwei WSX-Rennen war der HRC-Werksvertrag des Deutschen hinfällig geworden. In der La Defense Arena in Paris beim größten europäischen SX-Event triff der Thüringer u. a. auf US-Champion Eli Tomac (Yamaha), Ex-Meister Cooper Webb und den Franzosen Marvin Musquin (beide KTM).

MOTOR SPORT aktuell

MOTOR MARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



Aston Martin



Aston Martin DBX, EZ 07/2022, 2.051 km, 405 kW (550 PS), arizona bronze, Fzg.-Nr. 205972, Verbr.l/100 km: 10,2 außero., 14,7 innero., 11,8 komb., CO2 269 g/km, Schadstoffklasse G, 220.690,- € (MwSt. awb.). Aston Martin Hamburg, Nord-Ostsee Automobile GmbH & Co. KG, Poppenbütteler Weg 5, 22339 Hamburg, Tel. 040/538009007, https://www.astonmartin-hamburg.com H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 59336



Aston Martin V12 Vanquish S Ultimate, EZ 10/2018, 28.479 km, 444 kW (603 PS), stratus white, Fzg.-Nr. 206235, 264.007,- € (MwSt. awb.). Aston Martin Hamburg, Nord-Ostsee Automobile GmbH & Co. KG, Poppenbütteler Weg 5, 22339 Hamburg, https://www.astonmartin-hamburg.com, Tel. 040/538009007 H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 59337



BMW



1971/75 BMW 3.0 CSi/CSL, vollrestauriert oder 1A original… Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! Tel. 08036-7006, www.cargold.com H



635 CSi, 1983, 86.000 km perfekt orig., blau-met., Leder beige, Scheckheft, H-Kennz., 42.900,- €. AUTOSALON-ISARTAL, Thomas Franz, Wolfratshauser Str. 64, 82065 Baierbrunn, Tel. 089-74424460, www.autosalon-isartal.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 59316

BMW 507 Serie II Roadster, Bj. 1958, sehr aufwendig restauriert bei bester Adresse. Axel Schuette Fine Cars e.K., Rudolf-Diesel-Str. 3-9, 33813 Oerlinghausen, Tel. 05202 72000, info@axelschuette.de H

Suche Alpina Fzg. bis 2003. 0172/8339378 H

Suche Z1, Z3, Z8. 0172/8339378 H



Anhängerkupplungen für alle BMW. Montage in nur 2,5 Std. T. 09953/9816298, www.kupplung-vor-ort.com H

BMW Alpina



B7 Facelift, LWB, B&O, RSE, sehr selten, LCI, 540 PS, perfekter Zust., scheckheftgepfl., 3. Hd., Service neu, 71800 km, Vollausstattung. M. Wrba, Bremen, Tel. 0421/402770

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 59354

Ferrari



1969/73 Ferrari 365 GTB/4 Daytona, Classiche zertifiziert, Matching No… Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! Tel. 08036-7006, www.cargold.com H



2004 Ferrari 612 Scaglietti F1, erst 37.945 km, Vollleder, traumhafter Zustand! € 118.500,-. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, Tel. 08036/7006, www.cargold.com H

Lamborghini

Spezial-Sportwagenversicherung, günst. Beiträge. asfimo GmbH, Tel.02402/768989 H



Lotus

Suche Elise + Exige. Tel. 0172/9342421 Fan-Shop: www.bf-sportwagen.de H



Elan +2 130, Bj. 10/1973, 75000 km, 91 kW (124 PS), rot, 4 Besitzer, 4 Zylinder, RHD, Alu, H-Kennz., Speichenräder, Leder, VB 27.900,- €. 84036 Kumhausen, Tel. 0871/44556

mehr: motor-klassik.de Nr. 59296

Mercedes



2002 SL 65 AMG, dt. Erstauslieferung, Top-Ausstattung, Scheckheft, sehr gepflegt, € 98.800,-. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, Tel. 08036/7006, www.cargold.com H



1969 Mercedes 230 /8, 1. Hand bis 2013, erst 42.300 km! Erstlack! Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, Tel. 08036/7006, www.cargold.com H



Mercedes bis 1980 im Neuzustand unter 60.000 km. Nur Original! ... Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! 08036-7006, www.cargold.com H



www.varex.com

SLS- / G-PARADE: div. Modelle ab Lager. WIR KAUFEN AN! Kfz-Handel am Tegernsee, varex@varex.com, 08022/6607080H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 59335

Porsche



Gesucht wird ein guter, originaler 550 Spyder; Karosserie muss original sein, nicht "zusammengeschustert". Wir freuen uns auf Ihren Kontakt. Axel Schuette Fine Cars e.K., Rudolf-Diesel-Str. 3-9, 33813 Oerlinghausen, Tel. +49 5202 72000, info@axelschuette.de H



911 2.7 Carrera MFI, EZ 09/1973, 210 PS, Italien-Import, originalgetreu restauriert, H-Kennz., 177.500,- € Inzahlung mögl. AUTOSALON-ISARTAL, Thomas Franz, Wolfratshauser Str. 64, 82065 Baierbrunn, 089-74424460 www.autosalon-isartal.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 59317



911 2.2 T Targa, F-Modell 1970, schön, original, technisch sehr gut, ClassicData 2, 105.800,- €. J. Wachsmuth, 89231 Neu-Ulm, jw@lun-recycling.de. Mehr auf www.motor-klassik.de

mehr: motor-klassik.de Nr. 59319



Renn/Rallye

Hewland Vertrieb Deutschland, Wartung, Verkauf, großes E-Lager. Tel. 02242/6840, E-mail: motorsportRiegl@aol.com H

Kunststoffscheiben mit ABE für alle Rennfahrzeuge/Straßenfahrzeuge, auch mit Schiebefenster, in allen Biegeradien. Tel. 0171/7722919

Versicherungen






Versicherungen für den Motorsport
sportvers.de
Rennkasko
Veranstalterhaftpflicht

MOTOR SPORT aktuell MOTORMARKT ANZEIGEN-SERVICE

■ Anzeigenannahme: Tel. 0711/182-188 (Mo.-Do. von 8–17 Uhr, Fr. von 8–16 Uhr) ■ Fax: 0711/182-1783

Anzeigen-Coupon bitte vollständig ausgefüllt und unterschrieben einsenden an:

oder auch über unseren elektronischen Bestellcoupon unter **www.bestell-coupon.de/msa**

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Fahrzeugmarkt MSA
D-70162 Stuttgart

Anzeigentext: (Pro Zeile ca. 30 Zeichen inkl. Satzzeichen und Zwischenräume)

msa 48/22

Bitte veröffentlichen Sie den Text ______ mal ab der nächstmöglichen Ausgabe

Und zwar in der Rubrik ______

unter ❑ Autos ❑ Motorräder

❑ als Privatanzeige

❑ als gewerbliche Anzeige (wird mit "H" gekennzeichnet)

❑ mit Foto (max. Höhe 35 mm) privat zzgl. 30,– € gewerbl. zzgl. 50,– € (Mindestgröße 3 Zeilen)

❑ unter Chiffre zzgl. 10,– €

Bitte senden Sie mir gegen Berechnung ein Exemplar von:

❑ MOTORSPORT aktuell € 2,70 ❑ auto motor und sport € 4,50
❑ MOTORRAD € 4,50 ❑ sport auto € 5,50

Bitte ankreuzen	Gewünschte Kombination (gilt nur für die Bundesrepublik Deutschland)	Anzeigenpreise privat € bis 4 Zeilen	jede weitere Zeile	Anzeigenpreise gewerblich* € 1 Zeile	2 Zeilen	3 Zeilen	jede weitere Zeile
❑	MOTOR SPORT aktuell	17,-	4,25	9,20	16,10	18,40	4,60
❑	MOTOR SPORT aktuell + MOTORRAD	21,-	5,25	15,-	30,-	45,-	15,-
❑	MOTOR SPORT aktuell + auto motor sport + sport auto	60,-	15,-	50,40	88,20	100,80	25,20

* zzgl. MwSt.

❑ Bitte schicken Sie mir eine Rechnung (zahlbar sofort nach Erhalt)

Name /Firma

Vorname (ausgeschrieben)

Straße/Nr. (kein Postfach)

PLZ/Ort

Telefon mit Vorwahl Mobil

E-Mail

Rechtsverbindliche Unterschrift Datum

REDAKTION
Redaktion MOTORSPORT aktuell
Leuschnerstraße 1, D-70174 Stuttgart
Telefax: +49 (0)711 182 19 58
www.motorsport-aktuell.com
msa@motorpresse.de
Chefredakteur: Marcus Schurig
Redaktionelle Koordination: Tobias Grüner
Redaktion: Michael Bräutigam, Andreas Haupt, Philipp Körner, Michael Schmidt
Freie Mitarbeiter: Elmar Brümmer, Andrew Cotton, Michael Heimrich, Alex Hodgkinson, Reiner Kuhn, Markus Lehner, Bianca Leppert, Imre Paulovits, Frank Quatember, Thomas Schiffner, Neil Spalding, Markus Stier, Anke Wieczorek
Fotografen: Motorsport-Images; XPB; BRfoto
Geschäftsführender Redakteur
Geschäftsbereich Mobilität: Michael Heinz
Grafik und Produktion:
Bernd Adam (Art Director), Olga Kunz (Stv.), Christian Traulsen, Michael Wehner
Schlussredaktion: Schlussredaktion.de
VERLAG
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart
Telefon: +49 (0)711 182 18 01
MOTORSPORT aktuell gehört zur auto motor und sport-Gruppe
Geschäftsführung:
Dr. Andreas Geiger, Jörg Mannsperger
Telefon: +49 (0)711 182 0
Publisher Automobil: Maik Müller
Gesamtanzeigenleitung Automobil:
Markus Eiberger
Anzeigenleitung: Stefan Granzer
sgranzer@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 41
Telefax: +49 (0)711 182 16 99
Werbeverkauf Online:
Stefan Schenkyr, sschenkyr@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 13 46
Auftragsmanagement:
Iris Eifrig, ieifrig@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 13
Herstellung: Jens Müller (verantwortlich)
Syndication/Lizenzen:
Telefon: +49 (0)711 182 13 79 / 23 79
Druck: Druckerei Konstanz GmbH
Max-Stromeyer-Straße 180, 78467 Konstanz
Vertrieb: MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co. KG, Ohmstraße 1, 85716 Unterschleißheim, Tel.: 089 / 319 06 - 0
E-Mail: info@mzv.de, Internet www.mzv.de
Erscheinungsweise:
wöchentlich mittwochs – 50 Ausgaben im Jahr
Einzelheft:
2,70 € (D), 3,00 € (A), 4,30 CHF (CH)
MOTORSPORT aktuell im Abonnement:
Preis für zzt. 50 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 2,70 Euro) inkl. MwSt. und Versand Deutschland: 135,00 €
(Österreich: 150,00 €, Schweiz: 215,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Testabo 10 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheft zum Preis von 2,70 Euro): Deutschland: 19,00 € (Österreich: 21,00 €, Schweiz: 30,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Studenten erhalten gegen Vorlage einer Immatrikulationsbescheinigung das Abo (zzt. 50 Ausgaben) mit einem Preisvorteil von 40 % gegenüber dem Kauf am Kiosk zum Preis von 81,00 € (Österreich: 90,00 €, Schweiz: 129,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage), ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 1,62 €.
Mitglieder des Deutschen Motorsport Verbandes e. V. erhalten MOTORSPORT aktuell mit einem Rabatt in Höhe von 25 %.
Abonnentenservice Deutschland:
Abonnenten Service Center GmbH
Telefon Inland: 0781 639 66 57
Telefon Ausland: +49 (0)781 639 66 58
E-Mail: motorpresse@burdadirect.de

Kontakt zum Datenschutzbeauftragten:
Abonnenten Service Center GmbH, Postfach 1223, 77602 Offenburg, Tel: 0781 639 61 02.
E-Mail: motorsportaktuell@datenschutzanfrage.de
Namens-, Adress- und Kontaktdaten zum Vertragsschluss erforderlich. Verarbeitung (auch durch Zahlungs- und Versanddienstleister) zur Vertragserfüllung sowie zu eigenen und fremden Werbezwecken (Art. 6 I b) bzw. f) DSGVO), solange für diese Zwecke oder aufgrund Aufbewahrungspflichten erforderlich.
Bei Art. 6 I f) DSGVO ist unser berechtigtes Interesse die Durchführung von Direktwerbung. Sie haben Rechte auf Auskunft, Berichtigung, Löschung oder Einschränkung der Verarbeitung, Widerspruch gegen die Verarbeitung, auf Datenübertragbarkeit sowie auf Beschwerde bei einer Aufsichtsbehörde.

Leserbriefe

BILD DER WOCHE



FOM/F1 LAS VEGAS

Appetitanreger: Bei der F1-Show in Las Vegas rollte Mercedes mit Unterbodenbeleuchtung durch die Glitzer-Metropole

Unvergleichbar
zu Verstappens Sieg-Rekord
MSa 47/2022

Ohne die Leistung von Verstappen schmälern zu wollen: Die Zahl der Siege ist nicht vergleichbar, weil er mehr Rennen pro Saison fahren darf. Hätten Vettel und Schumacher auch so viele Rennen fahren können, hätten sie auch mehr gewonnen.

Friedrich Gropengießer
per E-Mail

Unehrlich
zur Red-Bull-Strafe
MSa 47/2022

Auch der FIA ist doch bekannt, über welchen finanziellen Rückhalt Red Bull verfügt. Eine Geldstrafe wird den Rennstall kaum treffen. Wenn man also zu der Erkenntnis kommt, dass Red Bull 2021 nicht legal unterwegs gewesen ist, kann die einzig wirksame Strafe nur Punkteabzug und Aberkennung des Titels von Verstappen sein. Klar ist, dass Hamilton ohne Überschreitung des Kostendeckels um seinen achten WM-Titel betrogen wurde. Bei so vielen zweifelhaften Entscheidungen in verschiedenen Auto-Serien verfolge ich doch lieber Motorrad-Rennen.

Hans Gabb
per E-Mail

Für mich ist der Red Bull ein illegales Auto und gehört aus der WM ausgeschlossen. Was ist ein Meistertitel denn wert, den man mit Beschiss erreicht? Gott sei Dank hat Ferrari 2019 die WM nicht gewonnen. In dieser Welt gibt es leider keine Ehrlichkeit mehr. Deshalb herzlichen Glückwunsch an das alte und neue Weltmeister-Team.

Peter Braune
D-82399 Raisting

Unverwüstlich
zum Mateschitz-Tod
MSa 46/2022

Ich freue mich jede Woche auf die neue MSa. Doch jetzt, wo der große Sportförderer Dietrich Mateschitz gestorben ist, habe ich mir einen anständigen Nachruf über seine Tätigkeit als Sponsor und Unternehmer in fast allen Sportbereichen erhofft. Leider kam in MSa 46 nur ein kurzer Artikel darüber, dass er verstorben sei. Wo wären manche Sportler und Rennställe geblieben ohne den unverwüstlichen Didi?

Hans Fischer
CH-7000 Chur

KONTAKT
MOTORSPORT aktuell
«Leserbriefe»
70162 Stuttgart
E-Mail: msa-lesertribuene@motorpresse.de
(Bei Mails bitte unbedingt die Postadresse angeben.)

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

Seit mehr als 60 Jahren ist der Deutsche Sportfahrer Kreis e. V. für Aktive und Fans bewährter Partner, Ratgeber und Interessenvertreter.



26. November 2022: Freies Fahren Hockenheimring (Pkw)

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de

Termine

TV-Programm

Freitag, 11. November

10.30	WTCR Bahrain, Qualifying **LIVE**	Eurosport 1
16.15	Formel 1 Interlagos, 1. Freies Training **LIVE**	Sky Sport F1*
16.20	Formel 1 Interlagos, 1. Freies Training **LIVE**	ORF 1
17.00	WTCR Bahrain, 1. Rennen **LIVE**	Eurosport 1
19.30	Formel 1 Interlagos, Qualifying **LIVE**	Sky Sport F1*
19.55	Formel 1 Interlagos, Qualifying **LIVE**	SRF info
22.50	Formel 1 Interlagos, Qualifying (Aufz.)	ORF 1

Samstag, 12. November

04.50	SSP-WM Mandalika, 1. Rennen **LIVE**	Eurosport 2*
05.40	SBK-WM Mandalika, Superpole (Aufz.)	Servus TV
ab 06.00	SBK-WM Mandalika, SP & 1. Rennen **LIVE**	Eurosport 2*
06.30	SBK-WM Mandalika, 1. Rennen **LIVE**	Servus TV
07.45	WTCR Bahrain, 2. Rennen **LIVE**	Eurosport 1
11.30	Sportwagen-WM Bahrain, Rennen **LIVE**	Eurosport 2*
14.00	Formel 1 Interlagos, Teamchef-PK **LIVE**	Sky Sport F1*
ca. 14.05	SBK-WM Mandalika, 1. Rennen (Wh.)	Servus TV
ca. 16.15	Formel 1 Interlagos, 2. Freies Training **LIVE**	Sky F1*/ORF 1
19.45	Formel 1 Interlagos, Sprintrennen **LIVE**	Sky Sport F1*
20.00	Formel 1 Interlagos, Sprintrennen **LIVE**	SRF info
20.15	Formel 1 Interlagos, Sprintrennen **LIVE**	ORF 2

Sonntag, 13. November

04.50	SSP-WM Mandalika, 2. Rennen **LIVE**	Eurosport 2*
05.45	SBK-WM Mandalika, SP Race (Aufz.)	Servus TV
06.20	SBK-WM Mandalika, 2. Rennen **LIVE**	Eurosport 2*
06.30	SBK-WM Mandalika, 2. Rennen **LIVE**	Servus TV
ca. 13.50	SBK-WM Mandalika, SP Race & R2 (Wh.)	Servus TV
15.00	Rallycross-WM, Nürburgring **LIVE**	Servus TV
16.00	Rallye-WM Japan, Powerstage (Aufz.)	Servus TV
ab 17.30	Formel 1 Interlagos, Vorber. & Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*
ab 17.45	Formel 1 Interlagos, Vorber. & Rennen **LIVE**	RTL
ab 18.25	Formel 1 Interlagos, Vorber. & Rennen **LIVE**	ORF 1
18.45	Formel 1 Interlagos, Vorberichte **LIVE**	SRF info
19.55	Formel 1 Interlagos, Rennen **LIVE**	SRF 2
21.00	Schumacher (Netflix-Doku)	RTL
23.10	Formel 1 Interlagos, Highlights	Servus TV A**
ca. 23.55	Rallye-WM Japan, Highlights	Sport 1+*

Livestream/Internet

Freitag, 11. November

00.00	Rallye-WM Japan, WP 9 **LIVE**	servustv.com
14.00	Rallye-WM Japan, Highlights des Tages	redbull.tv

Samstag, 12. November

ab 01.25	SBK-WM Mandalika, der Samstag **LIVE**	servustv.com
05.30	Rallye-WM Japan, WP 12 **LIVE**	servustv.com
05.45	TCR Australien Bathurst, 1. Rennen **LIVE**	motorsport.tv
11.30	Sportwagen-WM Bahrain, Rennen **LIVE**	fiawec.com*
14.00	Rallye-WM Japan, Highlights des Tages	redbull.tv
23.15	TCR Australien Bathurst, 2. Rennen **LIVE**	motorsport.tv

Sonntag, 13. November

00.00	Rallye-WM Japan, WP 15 **LIVE**	servustv.com
00.30	GTWC Australien Bathurst, Rennen **LIVE**	motorsport.tv
ab 03.15	SBK-WM Mandalika, der Sonntag **LIVE**	servustv.com
05.40	TCR Australien Bathurst, 3. Rennen **LIVE**	motorsport.tv
06.00	Rallye-WM Japan, Powerstage **LIVE**	servustv.com
14.00	Rallye-WM Japan, Highlights des Tages	redbull.tv
15.00	Rallycross-WM, Nürburgring **LIVE**	servustv.com

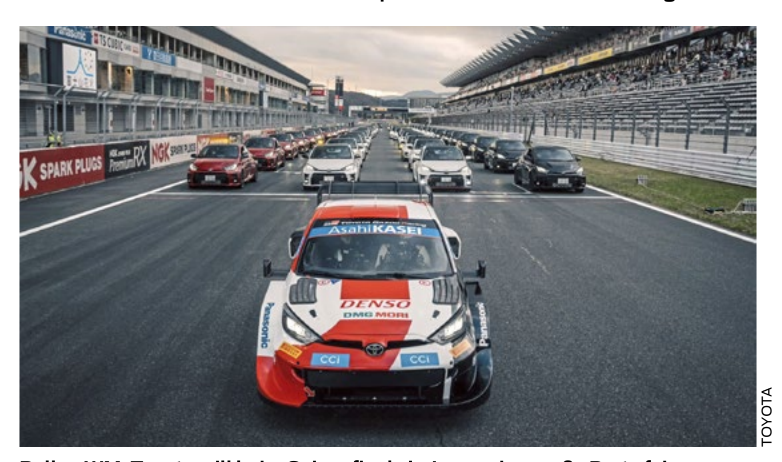
*kostenpflichtig **nur in Österreich

Vorschau



WILHELM

Formel 1: In São Paulo steht das letzte Sprint-Wochenende auf dem Programm



TOYOTA

Rallye-WM: Toyota will beim Saisonfinale in Japan eine große Party feiern



YAMAHA

Superbike-WM: In Mandalika haben Aegerter und Bautista ihre ersten Matchbälle

Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil

10.–13.11.	Rallye-WM, Nagoya/Japan	J
11./12.11.	Tourenwagen/WTCR, Sakhir	BRN
11./12.11.	ADAC Rallye Köln-Ahrweiler	D
12.11.	Sportwagen-WM (WEC), Sakhir	BRN
12./13.11.	Rallycross-WM, Nürburgring	D
12./13.11.	Bathurst International (GTWC, TCR etc.)	AUS
13.11.	Formel 1, Interlagos	BR

Motorrad

12./13.11.	Superbike-/Supersport-WM, Mandalika	RI
12./13.11.	Supercross, Paris	F